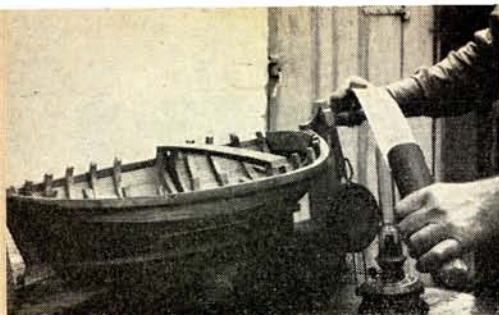


Over het ontstaan van de Vollenhovense bol en iets over platboders en de modelbouw



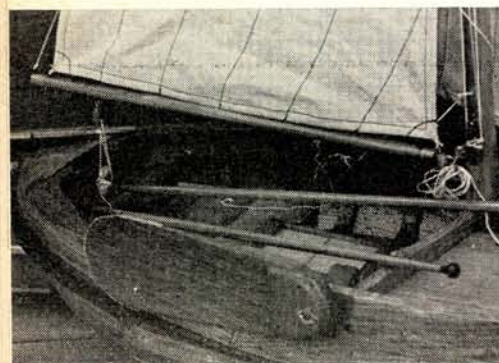
1. Een Vollenhovense bol in aanbouw. Boven een petroleumlamp wordt een boeisel gebogen. Let op de vrij vlakke zeeg.



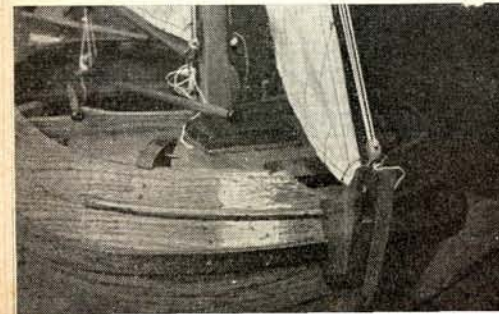
2. Model van de Vollenhovense schuit of schokker. Het donkere rechthoekige vlakje boven het berghout tegen de steven is het z.g.n. krophout.



3. Voorschip van een botter. Let op de vorm van de steven en het verloop van de boeïsel in vergelijking met de schuit van foto 2 en de bol van foto 5.



4. Achterschip van dezelfde Vollenhovense bol als foto 1. Het terugkomen van het roer is hier niet zeer duidelijk, hoewel het wel een kenmerk is volgens de modelbouwer.



De liefhebber van het ronde en platbodemschip, op tocht over de Waddenzee, moet eigenlijk niet verzuimen Den Helder eens binnen te lopen. Laat hij zijn schip maar in de goede jachthaven van de Kon. Marine J.C. op de Harsssen laten liggen en zelf naar de Wagenstraat no. 17 gaan, waar hij de heer Jacob Kroese zal vinden ¹⁾. Vorig jaar juni werd de heer Kroese gepensioneerd na de laatste jaren op de mastenmakerij van de Rijkswerf gewerkt te hebben. Sindsdien heeft hij zijn oude beroep van scheepsbouwer weer opgevat. De Schuit (Schokker ²⁾, de Botter, de Bol of de Aak worden echter als vissersschip niet meer gevraagd en daarom bouwt hij modellen van deze schepen.

De oorsprong van een modelbouwer

Zijn vader was de eigenaar van de Vollenhovense scheepswerf en als jongen reeds leerde Kroese de Vollenhovense schuit, de Vollenhovense bol en de botter bouwen en repareren. De werkdagen waren lang. Van 's morgens zes tot 's avonds half negen met slechts korte onderbrekingen voor de maaltijden. Niettemin zag de jonge Kroese kans om er in de avonduren een liefhebberij op na te houden. Dat was het bouwen van het model van het schip, dat op de werf op stapel stond en waaraan hij meewerkte. Met z'n vader, drie broers en een jongen was hij bezig. Naast het normale en veelvuldige reparatiewerk, waaraan minstens één man doorlopend werk had, bouwde deze werf in een dertien weken een complete botter ³⁾. En het model werd precies zo gebouwd: vlak, stevens, gangen, inhouten werden — uiteraard op het oog, want dit was volledig handwerk zonder tekening — mooi strokend opgebouwd. Geen detail bij een echt schip aanwezig ontbrak. Het belangrijke krophout van een schuit b.v. — een op horizontale doorsnede zwaar driehoekig stuk hout, dat voorin het verband gaf aan steven, dek, boeïsel, berentanden, berghout en bovenste huidgang — kwam er net zo in, zo ook de bun, de deken, het verblijf, de vaarboom en wat dies meer zij.

Precies als eertijds bouwen zijn vaardige handen wederom deze modellen, waardoor ze door de vele constructie-details van historisch-scheepsbouwkundige waarde zijn, om van de esthetische kant nog maar niet te spreken.

Moge het zo zijn, dat de heer Kroese de gelegenheid krijgt vele van deze modellen te bouwen voor bewonderaars van het oudvaderlandse schip. Hierdoor immers kan voor later de kunde van zo'n oude bouwer worden vastgelegd. Een man, waarvan de onlangs overleden eigenaar van de huidige visserswerf in Den Helder mij zei: „Wij hier zijn maar scheepsmakers, maar hij is nog een echte scheepsbouwer.”

Over oude vissersschepen

Het is een genoegen deze scheepsbouwer over de oude houten vissersschepen te horen vertellen. Menig uurtje hebben wij van gedachten gewisseld en als vanzelf kwam de geschiedenis over het ontstaan van de Vollen-

hovense bol te voorschijn. Zeer waarschijnlijk kan naar het ontstaan van vrijwel alle ons bekende types slechts een gissing gemaakt worden. Daarom lijkt het de moeite waard de ontwikkeling van dit soort schip vast te leggen.

Omstreeks 1900 woonde er in Vollenhove de visserman A. Jongman Pzn., die met een punter de toenmalige Zuiderzee opging om bot te vissen. De vader van onze Jacob Kroese dacht het zijne ervan, dat deze man bij weer en wind in een kleine open boot de zee opging, hoe zeewaardig dit scheepje relatief ook mocht zijn. Deze betrekkelijk goede zeewaardigheid dankt de punter aan het sterk uitgezette neerbord en het eveneens sterk naar binnenvallende boeïsel, wat ook kenmerken zijn van de schokker, een schip dat de faam had de meest zeewaardige platbodemschip te zijn.

Vader Kroese deed de botvisser het voorstel een klein scheepje voor hem te bouwen met een vaste plecht, waarin dus een verblijfje, zij het dan ook wat bekrompen, gemaakt kon worden. Het was in deze tijd, dat vader Kroese soms flinke schuiten bouwde, terwijl ook bidders van deze werf afkwamen. Evenals veel vissers „zag” hij meer in de botter. Ook onze Kroese vindt de botter nog altijd het mooiste type van onze Zuiderzee, niet in het minst omdat dit schip meer mans is dan de meestal kleinere schuit van Vollenhove. Hierbij is waarschijnlijk ook van invloed, dat vader Kroese, geboren in Harlingen eerst in Urk op de werf werkte en daar uiteraard bidders leerde bouwen ⁴⁾.

De botter laat zich niet zo maar verkleinen

Instinctief heeft de oude Kroese aangevoeld, dat een botter niet zo maar tot een meter of zes te verkleinen is en daarom probeerde hij iets nieuws. A. Kok van de scheepswerf in Huizen heeft in 1936 ook geprobeerd de botter te verkleinen. Zijn eerste poging daartoe was de 9 meter lange *Wijthe I*, die m.i. geen succes was. De volgende poging was de *Jonke Evert* in 1940, gebouwd voor Dr. Bon in Aalsmeer. Dit schip werd later verkocht naar Kampen en heette toen *De Jonge Jaap*. Met een lengte van 10.33 m was dit een geslaagde poging. In 1946 volgde in de rij van kleine bidders van deze werf, na enkele exemplaren van 11 m, de tegenwoordige *Kleine Beer* van de heer Terwee met een lengte van 9.20 m, eveneens een succes. Een duidelijk voorbeeld van een geleidelijk proberen. Het is de vraag of de botter verder verkleind kan worden met behoud van lijn en eigenschappen. De kleinere *Jan Abels* is m.i. al te veel afwijkend en bovendien van staal. Het is begrijpelijk, dat vader Kroese teruggreep op de kleinere Vollenhovense schuit. Hij bouwde voor f 250,— een schip van ongeveer 21 voet lengte, 6 voet breedte en 4 voet diepte (holte). Deze „visaak”, volgens het papier dat de afrekening vermeldt, werd op 20 april 1902 in dank aanvaard en bleek een waakzaam, goed zeilend, scheepje te zijn. In 1904 werd er nog net zo een gebouwd voor de lichtwachter van Kraggenburg voor

5. Voorschip van dezelfde Vollenhovense bol als op foto 1. Let op de beer, de uitholling van het boeïsel en het ontbreken van de berentanden. (Foto's van de schrijver)

Vollenhovense Bol

Modellen

een vlotte verbinding met de wal. Er bleek vraag naar deze Vollenhovense bol te zijn, die kleiner was dan de bestaande schuiten en botters, maar die niettemin van lieverlee toch groter werd tot een meter of tien.

Een onlangs door de heer Kroese vervaardigd model van de Vollenhovense bol vertoont alle typische kenmerken. Het vlak is zo goed als vlak, zoals bij een schuit; het is sigaarvormig met een sterke ronding van voren. Doordat de huidgangen hierop aansluiten wordt de kop breed en rond. De zeeg is niet als bij een botter sterk oplopend naar voren, doch vlakker als bij een schuit. De steven is echter gebogen en loopt uit in de punt, die wij kennen van de botter en die loodrecht op het water staat. Door de vlakke zeeg is de steven lang zo hoog niet als in verhouding van de grootte bij een botter; hij komt niet hoger dan de rechte steven van de schuit gedaan zou hebben. Het achterschip is dat van de schuit, hetgeen ook geldt voor het roer, waarvan de rug terugkomt, zodat de breedte op de waterlijn lang niet zo groot is ten opzichte van de kop, als dit bij de botter het geval is. Het is merkwaardig, dat de bollen van deze werf zo breed zijn in tegenstelling met de Vollenhovense schuiten, die juist vrij slank van bouw waren. Dit is nu nog te zien aan de modellen van deze schepen, gemaakt door de heer Kroese en aan het lijnenplan van Sopers in zijn „Schepen die verdwijnen”.

Over schokkers

Hun, die het zeer interessante artikel van Boonenburg, getiteld „Schokkers”, lazen, verschenen in „Uit het Peperhuis”, Mededelingen over het Zuiderzeemuseum, augustus 1959, zal een en ander vertrouwd in de oren klinken. Dit te meer, als blijkt, dat het type, zoals de werf in Vollenhove deze bouwde (en dus ook onze Kroese zijn modellen), de z.g.n. beer ⁵⁾ of valse steven vertoont, aan stuurboordzijde tegen de echte steven aan met daartussen de rol voor de ankertrors, alsmede de voor de schuit kenmerkende uitholling, waarmee de boeïssels van de berentanden met een neerwaartse bocht in de steven uitlopen. De berentanden zelf ontbreken echter. De ontwikkeling uit de schuit, terwijl met een schuin oog naar de botter werd gekeken, is evident.



De kenmerken van de Vollenhovense Bol uit de Ronduite zijn op deze foto's goed te zien. Boven: de Goetzee vaart naar buiten voor zijn eerste Flevo Race in 1940, aan het roer wijlen H. C. A. van Kampen. Onder: hetzelfde schip in aanbouw bij de Fa. Huisman & Zonen, Wanneperveen. (Foto's Ver. Fotobureaux en Ir. J. Loeff)

Bijzonderheden over de bouw van bollen

Boven over de koppen van de inhouten en er op ingelaten liep van voor naar achter de zogenaamde draam. Vóór de mast werd tegen de binnenkant een 5 cm dikke ingebrande plank aangebracht, waarop in inkepingen de dekbalkjes lagen. De plechtdelen lagen over dekbalkjes en draam heen tot aan de buitenkant van de huid. Daar boven op staan aan de binnenzijde de boven-draam (met pennen door het dek heen op de onder-draam bevestigd) en aan de buitenzijde het zetboord, welke beide ook weer van voor tot achter doorlopen. Hierover heen een pot-deksel, dat de naad tussen beide delen afsluit. Dit boeisel vormde zo een hechte constructie en een waardevol verband voor het gehele schip. Een en ander precies als bij de Vollenhovense schuit.

Bij de botter ligt de zaak even anders. Hier werd de draam van binnenaf tegen de koppen van de spanten aangebracht en met een zwaluwstaart bevestigd. Door het naar binnen overhellen van de inhouten kon een aansluiting echter niet zo mooi worden gemaakt. De dekbalkjes rustten op een borst, die op de draam was aangebracht. Op de plechtdelen kwam de boven-draam te staan, die weer met pennen vastzat op de onder-draam. De dekdelen liepen slechts door tot

de buitenkant der inhouten en het zetboord kwam hier van buiten tegen aan. Een pot-deksel bracht men niet aan. Het dek is dus van opzij bij een botter niet te zien. Vergelijk de foto's van de schokker, botter en bol.

Hoezeer de heer Kroese ook een bewonderaar van de botter is, hij meent toch, dat de bouwconstructie van schuit en bol hechter was. Dit verklaart misschien ook de vaak zeer hoge ouderdom der schuiten; 90-100 jaar was geen zeldzaamheid en de heer

¹⁾ Van de Harssens loopt men langs de Buitenhaven, richting Loodswezen. Na de tweede brug rechtsaf, recht uit. Meteen na de tweede brug rechtsaf langs de Bassingracht, de eerste straat links is de Wagenstraat.

²⁾ De schrijver gebruikt verder in dit artikel de in Vollenhoven gebruikelijke naam „schuit” voor wat wij gewend zijn een „schokker” te noemen. Redactie.

³⁾ Hierbij mag worden opgemerkt, dat een bepaalde botter, geheel compleet behalve de zellen, voor f 1.800 geleverd werd tegen inruiling van een oude schuit. Deze bracht, wat opgeknapt, later nog f 400 op.

⁴⁾ De op Urk veel gebruikte schuit werd daar niet gebouwd doch op de werven aan de wal.

⁵⁾ Beer = snars (Urk) = snoes (Hollands?) niet te verwarren met de berentanden, de kleine bolders op korte afstand terzijde van de steven op de boeïssels.



Kroese hielp zelf nog repareren aan een schuit van 120 jaar oud. Hierbij komt, dat de bouw van de botter duurder is, doordat de gangen van het vlak gebogen moeten worden en mooi strokend in de steven uitlopen zowel voor als achter. Dit in tegenstelling met het zo goed als platte vlak van de schuit en de bol.

In navolging van de Vollenhovense werf ging ook een der werven van Blokzijl (de werf van Snoek) de bol bouwen. Bij deze schepen, die zwaar van model waren, liep het boeisel normaal in de steven als bij een botter, terwijl naast de beer ook berentanden aangebracht werden.

Zoveel hoofden zoveel zinnen is buiten kijf van toepassing op de bouw van de vissersschepen van ons land. Men hoeft geen groot kenner van onze platbodems te zijn om duidelijk het verschil te zien tussen de vrij lage, gestrekte en vaak grote botter (kwak van Volendam) van de Westwal (vele afkomstig van de vroegere Monnikendamse werf van De Haas, waar ook de *Bruiser* van de heer Doodeheever en de eertijds bekende *Brandaris* van wijlen de heer Lucassen gebouwd zijn) en de botters van de Zuidwal, speciaal die van Huizen met hun hoge en zware koppen, of de kleinere types van Elburg of Hoorn.

Zo onderscheidt de heer Kroese ook vijf verschillende schuiten (buiten de grote schokkers van onze zeegaten), te onderscheiden naar de plaats van herkomst.

Kuinre: betrekkelijk klein en vrij schraal.

Blokzijl: vrij slank, doch met een hoge kop, goede zeilers.

Vollenhove: slank, zeer weinig diepgang in verband met de ondiepe Vollenhovense haven, prima zeilers.

Hasselt: (werf van Van Aller) zware brede schepen, die „niet vooruit te branden waren”.

Kampen: twee werven nl. van Schepman en van Van Goor: zware grote schepen, die diep staken. Vooral de schuiten van Schepman waren uitstekende zeilers.

Met dit voor ogen is het dus niet verwonderlijk, dat toen naast Snoek uit Blokzijl, ook Huisman van Ronduite, Wanneperveen, bollen ging bouwen, er wederom een soort bol ontstond met enkele voor die werf karakteristieke kenmerken.

De punter-bouwer, die Huisman van oorsprong was, maakte aanvankelijk schepen met een teveel weggesneden achterschip, waardoor deze bollen slecht door de wind gingen, zoals Kroese mij vertelde. Op de Vollenhovense werf werden er daarom ook verscheidene van een extra stuk doodhout voorzien tussen de eigenlijke steven en het roer, waarbij ook het laatste uiteraard iets veranderd moest worden. De oude Huisman heeft dit gebrek later verbeterd en zo ontstond een uitstekend zeilende bol van een iets slanker en verfijnder type ⁹⁾. Doordat deze werf zich bovendien op de jachtbouw ging toelagen werd de afwerking ook steeds fraaier. Er groeide zo, na de vissersschepen, een serie van vier jachten. Bij deze schepen ontbreekt weer de uitholling van de boeïsel en de beer, terwijl wel berentanden aanwezig zijn.

Vollenhovense Bol-jachten

De eerste was de tegenwoordige *Jarro* van de heer Berghuis, de vroegere *Riepel* van de heer Heybroek. Deze bol werd in 1921 ⁷⁾ gebouwd met een plecht, doch open achter de mast. Een bun ontbrak, maar om het verlies aan ballast, dat hierdoor



Hoe verschillend een voorschip van dezelfde Vollenhovense Bol er uitziet, afhankelijk van de hoek waaronder men het ziet, tonen de foto's op deze bladzijde.

Op de rechter blz. boven: Het achterschip van de *Goetzee* van opzij gezien en links schuin van achteren. Foto rechtsonder: Vollenhovense Bol *Vrouw Lucia* op het wad. De spantvorm met het smalle vlak is goed op deze foto te zien.



(Foto Gp. Capt. E. F. Haylock)

ontstond, goed te maken werd een dubbele bodem aangebracht. De ruimte tussen deze soort van deken en het vlak kon door middel van een kraan gevuld worden en door een pomp geleegd. Een merkwaardige constructie dus. Om hoogte in de kajuit, die er inmiddels op een werf in Kampen was opgezet, te winnen, liet de heer Heybroek, nadat hij het schip had gekocht, de dubbele bodem wegnemen.

Op dezelfde mallen werd in de winter van 1926-'27 de tegenwoordige *Vrouw Lucia* (8.38 m lengte) van Mr. Dudok van Heel gebouwd, welk schip reeds bij de bouw van een kajuit werd voorzien. Het schip was volgens de huidige maatstaven van deze werf nog zeer simpel afgewerkt en vooral de inrichting liet veel te wensen over. In de loop der jaren is daar dan ook het een en ander aan veranderd. Bovendien werd het gelakte eiken dek (levensgevaarlijk!) door een blank teakhouten vervangen.

In de winter van 1939-'40 volgde de *Goetzee* van Ir. Loeff, een schip gebouwd met alle kenmerken van een goede jachtwerf. Ten slotte volgde in 1954 de *Njord* (9.20 m) van Mr. Boltjes uit Amsterdam, ongetwijfeld een fraai voorbeeld van uitstekend vakmanschap.

Opgemerkt kan worden, dat de heer Loeff, nadat hij de *Vrouw Lucia* uitgebreid had bekeken en opgemeten, meer lengte achter de mast wenste. De grotere lengte van de *Goetzee* t.o.v. de *Vrouw Lucia* is daar dan ook geheel te vinden. De plechten

zijn precies gelijk. Hierdoor staat de mast van de *Goetzee* in verhouding verder naar voren dan bij een bol gewoon is. Bij de *Njord* is de normale verhouding weer hersteld door ook het voorschip langer te maken. Het tuig van de *Njord* is echter even groot als dat van de *Goetzee*. Het tuig van de *Vrouw Lucia* (nl. het grootzeil) is wat kleiner.

De tijd brengt met zich mee, dat met de *Njord* waarschijnlijk de laatste houten Vollenhovense bol nieuw op het water verschenen is. De werven in Vollenhove en Blokzijl bestaan niet meer en de werf Huisman is met zijn tijd meegegaan en is overgegaan op de staalbouw. Nog heeft de tegenwoordige jonge werfeigenaar zijn vader (de zoon van de Huisman die de eerste bol te Ronduite bouwde) geholpen met de bouw van de *Njord*, maar of hij, zo er al een opdrachtgever komt, een dergelijk schip in hout zou willen bouwen, is de vraag.

Naast deze vier bollen vaart nog de *Boronia* van de heer Gleichman, een tot jacht verbouwde Vollenhovense bol, die als visserschip van 10 m (de normale maat voor een bol) werd gebouwd. Dit schip werd opgeknapt op de werf van Kok te Huizen. Het bezit een beer, berentanden en boeïsel, die in de steven uitlopen. Het is hiermede naar mijn oordeel typisch een vertegenwoordiger van de werf van Blokzijl. De heer Gleichman is echter van mening, dat dit schip gebouwd is in 1925 (het Stamboek van Ronde en Platbodems-jachten geeft 1922 op)

voor een zekere Jan Peerdts te Vollenhove. Noch de heer Kroese, noch zijn vrouw, beiden geboren Vollenhovenaars, kunnen zich deze visserman herinneren, noch dat in de laatste actieve jaren (na 1927 zijn er geen bollen meer gebouwd in Vollenhove) een bol voor iemand van deze naam werd gebouwd. Daarnaast is de heer Kroese er zeer beslist van overtuigd, dat zij nimmer een bol bouwden met de stevenkenmerken, die de *Boronia* heeft. Steeds werd de typische uitholling in het boeisel aangebracht, terwijl berentanden ontbraken. De mogelijkheden in dit geval zouden kunnen zijn, ten eerste dat de heer Kroese gelijk heeft en dat het schip in Blokzijl gebouwd moet zijn, ten tweede dat het schip wel voor een zekere Jan Peerdts (hoewel de Kroese's deze naam niet kennen) gebouwd is, doch dan met de typische Vollenhovense kenmerken en dat in later jaren de boeïsel veranderd zijn voordat de heer Gleichman het schip kocht. De heer Gleichman is nl. absoluut zeker, dat bij herstelling bij Kok niets aan de boeïsel veranderd is.

Kenmerken van de Vollenhovense bol

Vollenhove (Kroese)	Blokzijl (Snoek)	Ronduite (Huisman)
plat vlak vlakke zeeg gebogen steven als bij de botter doch niet zo hoog brede kop beer geen berentanden uitholling boeïsel bij de steven rug van het roer komt terug	plat vlak vlakke zeeg gebogen steven als bij de botter doch niet zo hoog brede kop beer wel berentanden geen uitholling rug van het roer komt terug	plat vlak vlakke zeeg gebogen steven als bij de botter doch niet zo hoog slanker model geen beer wel berentanden geen uitholling rug van het roer komt terug



(Foto Oppenheim)

Moge deze beschouwing er toe bijdragen, dat ook anderen hun ervaringen op schrift stellen al waren het alleen wat aantekeningen, die de speurders van het Stamboek van Ronde en Platbodemjachten en het Zuiderzeemuseum bij hun navorsingen kunnen gebruiken. Immers de tijd dringt nu het oude slag van scheepsbouwers, die ons de bijzonderheden en het waarom van typische details van onze oude visser- en vrachtschepen geven kunnen, feitelijk op het punt van uitsterven staat.

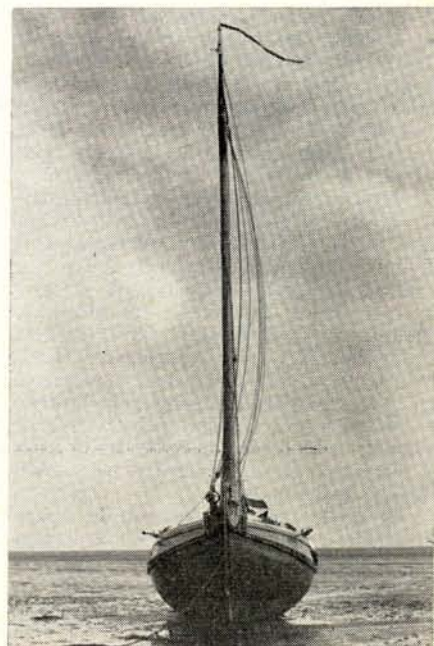
W. H. DUDOK VAN HEEL
Den Helder.

⁶⁾ Vgl. lijntekening van de Goetzee (8.75 m lang), De Waterkampioen 1950, Nr. 868, blz. 161.

⁷⁾ Tijdens de feestelijkheden rond het 600-jarig bestaan van Enkhuizen kon ik de heer Berghuis vertellen, dat zijn Jarro dezelfde was als de vroegere Riepel. Het bouwjaar wist ik toen niet precies, maar ik had in mijn hoofd 1924 of 1917 of omstreeks die tijd. Vermoedelijk hierdoor is 1924 als bouwjaar in het stamboek terecht gekomen. Latere nasporingen hebben echter 1921 als juist kunnen vaststellen.



(Foto Mevr.
A. E. Dudok
van Heel Jr.)



(Foto J. Dudok
van Heel)