

Reddingsplan voor Vollenhovense Bol „Aemilia II”

In Spiegel der Zeilvaart nr. 8 t/m 12 1990 en nr. 1 van 1991 heb ik de lezers bericht over het wel en wee van een onervaren scheepshobbyist en een Vollenhovense Bol uit 1919.

Stap voor stap veranderde het wrak weer in een echt schip. Dit was grotendeels te danken aan het vakmanschap en de ondersteuning van de Scheepstimmerwerf Nieuwboer in Spakenburg. Gaandeweg werden de romp en het vlak vervangen, en kon het schip op 2 oktober 1990 voor even weer het zoete nat voelen. Hoe het daarna tot augustus 1991 verder ging leest u in dit artikel.

SPANTJES EN LIGGERS

Voor wat betreft de resterende spantjes en de liggers was er weinig nieuws onder de zon. Dat was inmiddels bekend werk. Wederom echter bleek dat nieuwe oplangers die „pas” waren op de oude gangen nu hier en daar ruim kieren op de nieuwe gangen. Dit liet zich verklaren doordat vroeger de kop onder al het blik niet meer precies symmetrisch was. De nieuwe gangen echter, hadden de kop aan bakboord iets bollor doen worden, waardoor er in het vooronder plots twee oplangers en een zitter niet meer netjes pasten. Dit was me al eens eerder overkomen met de doft en een paar liggers. Toch was dit nauwelijks te voorkomen bij een schip in dat stadium van verval. Inhouten zorgen voor het verband voordat met de romp begonnen kon worden. De staalkabel die in de lengterichting door het schip gespannen was hielp daarbij natuurlijk ook een stevig handje.

In november 1990 sloeg de herfst in volle kracht toe. De kuip van het schip stond (nu het vlak niet meer lekte!) doorlopend vol water. Iedere zaterdag begon met hozen. De kleine dekzeilen voor de kuip en de plecht konden het instromende regenwater niet keren. Doordat de gangboorden lekten stroomde het water hier vrijelijk binnen. Om droog te kunnen werken was eigenlijk een groot dekzeil over de hele lengte van het schip noodzakelijk. Een flink vrachtwagenzeil



Op het nieuwe vlak maakte ik de ontbrekende 4 liggers in twee weken af, en zette ze voorlopig vast met draadeinden, revetten en moeren. Hierdoor konden ze regelmatig wat strakker aangedraaid worden en bleven de vlakdelen strak bij elkaar, zonder droogtescheuren of al te grote kieren op de naden.

In het vooronder wilde ik toen gaan beginnen aan het vervangen van drie oude spantjes aan bakboord, echter er kwam een kink in de kabel.

In de kerstvakantie van 1990 werd ik tijdens de werkzaamheden verrast door een half instortende kajuit! Doordat het dekzeil het water buiten hield droogde de draagconstructie van de kajuit vrij snel uit, en nu bleek hoe zwak de hoekspantjes tussen het dak

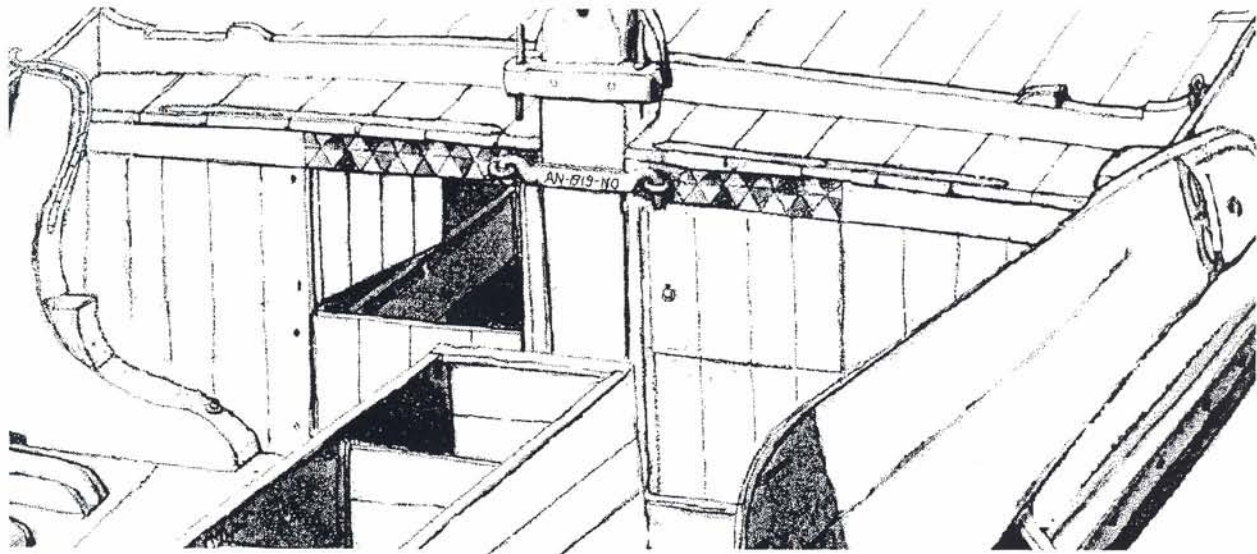
Aemilia II rond 1949, nog zonder kajuit maar wel reeds wit geschilderd.

Tewaterlating in 1990.



bracht uitkomst. In de lengte werd over de voorstevens, via de mastkoker tot aan de steun van de giek (schaar) een lange paal aangebracht. Hierover werd het zeil gelegd en aan alle kanten aangespannen met touw. De wind had er zodoende geen vat op. Een ander voordeel was dat de regen onder het berghout langs de romp spoelde, waardoor deze niet te zeer uitdroogde.

en de gangboorden aan de binnenzijde, eigenlijk waren. Voor de veiligheid van de verdere arbeid bleek het noodzakelijk de gehele opbouw en de gangboorden te verwijderen. Een dagje hard aanpakken met de grote haakse slijper veranderde het kajuitjachtje in een heuse Vollenhovense Bol in vissermansuitvoering. Een aanblik die niet erg veel mensen zich vandaag de dag nog kunnen herin-



neren. Een bezoekje van Kees Visser, secretaris van de Vereniging Botterbehoud en schipper van de B.U.2 uit Spakenburg, overtuigde me uiteindelijk dat het terugbrengen in originele staat van dit scheepje uit historisch oogpunt nu welhaast onvermijdelijk was. Tevens kon ik dan misschien in aanmerking komen voor een (gedeeltelijke) restauratiesubsidie via de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen.

Niet meer „gehinderd” door werkzaamheden aan de kajuit concentreerde ik me op het verder vervangen van de oplangers in het vooronder, en het afwerken (schuren, impregneren en lakken) van de spanten en dekenpootjes die al gereed waren.

Ook de zwaardbolders waren aan vervanging toe. Doordat de romp daar ter plekke erg bol is, en de bolders niet erg hoog zijn, moest er hout gevonden worden dat over een korte afstand relatief krom verloopt. In vroeger dagen werd zo'n boldertje dan ook vaak uit twee of soms wel uit drie delen gemaakt. Gelukkig werd een passend stuk gevonden waaruit

beide bolders gemaakt konden worden.

Langzamerhand (gedurende de volgende vijf maanden) begon het schip steeds meer zijn oorspronkelijke vorm terug te krijgen.

AANVULLENDE HISTORISCHE GEGEVENS

Op een zaterdag in mei kreeg ik op de werf bezoek van de heer Jan Schuurman, 66 jaar en oud-visser uit Vollenhove. Hij had tot ver na de oorlog nog gevist met een Bol van Huisman. Zo'n kans om met iemand te praten die nog precies weet hoe tal van specifieke dingetjes, zoals bijvoorbeeld de knieën van het zeilwerk, de waterbalk, de klampen enzovoorts, hebben gezeten, krijg je niet vaak. Ik greep de gelegenheid dan ook met beide handen aan.

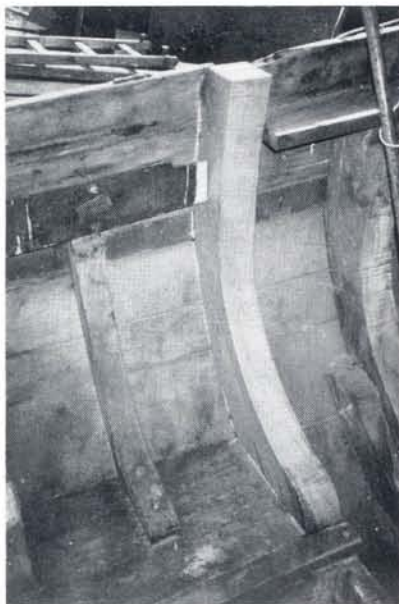
Hij bleek gevist te hebben op de VN 33, een schip van Huisman van 9,00 meter, gebouwd in 1915. Ik concludeerde dat er in de laatste jaren van nieuwbouw van de Bolletjes, er in het type niet veel meer veranderd zou zijn omdat het schip voor de visserij zijn uiteindelijke vorm had be-

reikt. Dit zou kunnen betekenen dat mijn BU 22 op dezelfde mallen was gebouwd als de VN 33. Jan Schuurman bevestigde dit. Hij verkeerde in eerste instantie zelfs in de veronderstelling dat mijn schip vroeger de VN 33 was geweest, zo treffend was de gelijkenis in vorm. Hier kon ik hem echter geen gelijk in geven, daar mijn scheepje in 1919 verkocht was naar Durgerdam, en daar, volgens informatie van de fam. Zoutendijk, tot 1936 als RD 23 heeft gevist met als schipper Eldert Porsius (El van Saar). Hoe dan ook, voor Jan was het een weerzien met een „oude bekende”. Tijdens een uitvoerige rondgang door het schip kwamen we tot de onderstaande beschrijving van deze Huisman-Bol.

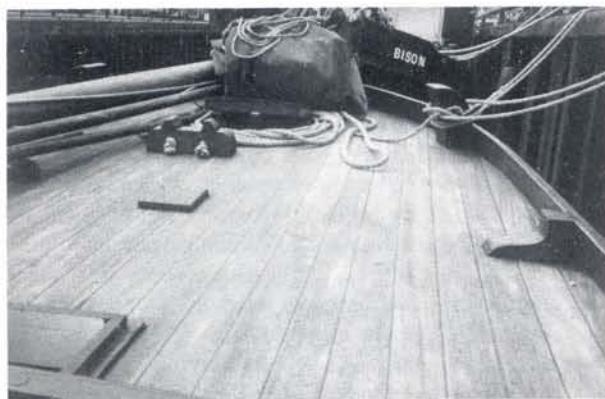
De scheepjes bezaten twee dubbele deurtjes, en waren van binnen nagenoeg hetzelfde ingericht als een botter (met een kooibeschoot met twee doorgangen en een kacheltje in het midden daartussen). De leefruimte was hierdoor vrij beperkt. Twee bankjes, een spintje en een dwarskooi met een plank voor de bijzeilen, vormden het hele interieur. De mast-



Zonder kajuit, 27 december 1990.



Zwaardbolder BB.



Voordek

bank werd gesteund door twee „dikke” oplangers die in verbinding stonden met de twee liggers onder het zeilwerk op het vlak. Uitgespaard in deze liggers lag het mastspoor. Aan de buitenzijde in de hoosgoot, tegen de voorste ligger onder het mastspoor, zaten twee doorlopende knieën die de onderste gang, de kimgang en het vlak nog meer verband gaf met het zeilwerk. (Oorspronkelijk zou dit ook één ligger geweest kunnen zijn die aan weerszijden omhoog liep. Echter, bij vernieuwing van die ligger, zonder dat het mastspoor wordt vernieuwd, is het eenvoudiger deze uit

twee delen te maken. Hierdoor ontstaat een naad in het midden.) Tussen de oplangers van het zeilwerk en de mastbank zaten twee kleinere knieën om „het verband rond te maken”. Zogeheten „voordewinders” trof men meestal niet aan. Vanaf die knieën liep aan weerszijden een brede wegering helemaal door tot aan de voorsteven. Het laatste stuk verjongde hierbij. De dekbalkjes werden in de wegering uitgespaard. Een schuine „bak” tegen de voorsteven ving de ankerketting op.

De constructie van de mastkoker en de waterbalk (voor de mast langs) op de plecht waren identiek aan die van een botter (sommige Bollen hadden echter een schuine waterbalk die doorliep tot aan de zwaardbolders. Bij Huisman trof men dit evenwel niet aan, volgens mijn informant). De overloop voor de geifok was bevestigd op de plecht, niet tegen de waterbalk. De plecht lag op de wegering aan de binnenzijde en liep dus dóór het boord. Hierop stond een los zetboord dat met knieën vastzat aan de buitenste dekdelen. Dezelfde constructie trof men ook aan bij Bonzen. De plecht van de RD 6, die enige jaren geleden werd gerestaureerd in opdracht van de Vereniging Botterbehoud bij Cees Droste in Hoorn, en die van de Vollenhovense Bol VN 35 van Kees ter Laan, varende als jacht onder de naam Zeester (Snoek, 1918) hebben dezelfde „droge naad”-constructie.

De kluiverboom werd op dezelfde wijze gevoerd als bij een bons; in een touw aan een ring, of in een „nonnetje” op de plecht achter het ankerluikje. (Dit week dus wel weer af van de gebruikelijke kluiverboom bij een botter, die tot aan de waterbalk komt, en daarop wordt vastgelegd in een halve lus.) De zetboorden op de plecht werden vastgezet door middel van kleine knietjes. De voorste daarvan was voorzien van een dwarspen om de kluiverschoot op vast te zetten. Verder waren er op de plecht natuurlijk ook de kachelpijp en een eventueel koekoekje(!) of twee schijnlichten te vinden. De plecht werd vaak van amerikaans grenen gemaakt, gebreeuwd en gepekt, en goed in de lijnolie gehouden.

De voorsteven was aan de onderzijde voorzien van een kleine verbreding (het zgn. loefhout) en een schegje. Het loefhout diende ter verbetering van de bestuurbaarheid vooral bij een

aan-de-windse-koers. Deze Bol van Huisman heeft een kleine uitholling in het boeisel ter weerszijden van de dubbele voorsteven, maar geen beretanden. Deze afwerking varieerde echter van werf tot werf. In „Ronden en Platbodemjachten” van Huitema staan de kenmerkende algemene verschillen van de bollen van de werfen van Snoek, Kroeze en Huisman beschreven. Deze blijken echter al niet van toepassing op mijn bol. Volgens het overzichtje van Huitema voldoet de BU 22 aan alle kenmerken van een Kroeze bol, behoudens de slanke vorm.

Wat verder opviel aan de BU 22 was het authentieke constructie ter bevestiging van het zwaard aan de zwaardbolder. Deze loopt in de lengterichting vóór en over de bolder in plaats van er doorheen. Een haak boven het boord completeerde het geheel. De bevestiging van het zetboord is hetzelfde als bij een bons of een visaakje (Met „aakklampen” en een „dubbel boord” bij de doorvoer van de zwaardloper).

Op de wegering in de kuip zaten meestal halve klampen, behalve voor de zwaardlopers. Deze waren dubbel en de looper werd zó vastgezet dat het halende eind naar boven en naar achter uitstak zodat je het er als het ware zo vanaf kon lopen als het zwaard moest vallen.

Daar de lijfstukken vlak zijn (in tegenstelling tot bij een botter, waarbij die aflopen), werden de dekenpootjes voorzien van spugaten in de hoek met de huid. (Hierdoor bleef er geen water tussen stan als men aan de kuil lag.) De afwatering geschiedde in het hoosgat.

De bun bestond oorspronkelijk uit drie ruimen, waarbij het middelste het grootste was, en waaruit de vissers de vangst sorteerden. Echter, dubbele ruimen kwamen ook regelmatig voor, zeker toen de hulpmotor intrede deed.

De laningen in de kuip lagen wat hoger dan die op de deken, en sloten hierop aan. Er was dus geen open hoosgoot, zoals bij de botter. Om te hozen werden twee laningen opgetild. Hiertoe was een rond gat aangebracht. De liggende doft of het bankje in de kuip bestond uit twee vaste delen aan weerszijden tegen de huid, met een wegneembaar luik in het midden. Hieronder werden de 50-ponders bewaard (gewichten voor het kuilen) en wat extra touwwerk. In de

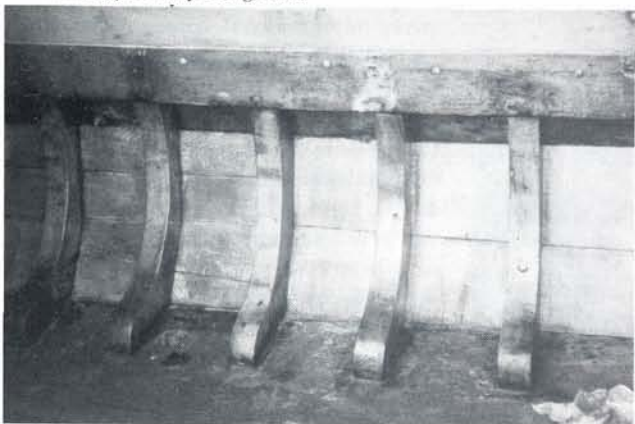
staande doft zat een luikje waardoor de opbergruimte in het achterhuisje bereikt kon worden. Later, toen de schepen werden voorzien van een hulpmotor, werd in deze ruimte veelal de brandstoftank ingebouwd.

De overloop voor het blok van de grootschoot was aan de voorzijde van de staande doft bevestigd. Constructies op het achterhuisje, zoals die later bij de jachten werden overgenomen van de Friese schepen (misschien om

Binnenzijde vooronder.



Binnenzijde romp BB gereed.



Weer op grote helling voor de verdere afwerking.



ruimte te winnen in de kuip?), kwamen natuurlijk niet voor, daar dit bijvoorbeeld al niet te combineren was met de visserij.

Tot slot hadden de Bollen, weer in tegenstelling tot de botters, een iets oplopend achterschip en een vlakke zeeg. Aangezien dit was gemaakt voor het gebruik aan lagerwal en in ondiep water, waar grondzeeën konden lopen, bevorderde dit de zeewaardigheid aanmerkelijk. Er sloeg, volgens Jan Schuurman, nauwelijks water in als ze ruim voor-de-wind weg liepen voor slecht weer en dientengevolge last hadden van achteroplopende golven. De eigenschappen die aan de Vollenhovense Bol (in originele vorm!) worden toegedicht zijn samen te vatten als waakzaam, handzaam en zeewaardig voor hun lengte.

Ik hoop in de niet al te verre toekomst dit uit eigen ervaring te kunnen beamen.

AFWERKING VAN ROMP

Terug uit de historie echter, naar het werk van elke week. De spanten en liggers die gereed waren en die ik voorlopig vastgezet had met schroeven waren nu aan afwerking toe. De liggers werden op 16 tot 20 plaatsen doorgeboord en gedeuveld met grenen pennen (12 mm). Tevens dompelde ik die, vóór het vastslaan met de houten hamer, nog even in de hout-epoxylijm. Nadat alle liggers op deze manier vastgezet waren konden de draadeinden weer verwijderd worden. Daarna kon het vlak geveegd en gestofzuigd worden en enige malen van carbolineum worden voorzien.

Deze ouderwetse methode blijkt heden ten dagen nog zeer goed te voldoen. Ondanks dat het scheepje al weer acht maanden lag te drogen was het vlak nog behoorlijk dicht. Dit was waarschijnlijk te danken aan de toch wel zeer natte junimaand. Op slechts een paar plaatsen kwam de carbolineum door de kieren gedrupt. Het ontweren, schuren, impregneren en lakken vande oplangers en de dekenpootjes nam alles bij elkaar nog zo'n zes zaterdagen in beslag. Op 29 juni kon ik beginnen met het ontweren van de huid aan de binnenzijde van het schip. Hiervoor gebruikte ik zogeheten ontweringswater, oftewel een oplossing van oxaalzuur met bepaalde toevoegingen.

Om onder het schip te kunnen werken werd het overgevoerd naar een andere, grotere helling op de werf. Doordat het schip bijna twee jaar droog stond was dit een lastig karwei dat snel uitgevoerd moest worden. Met een elektrische pomp, en twee man aan de hoosemmers werd dit karwei vlot geklaard. De afwerking van de buitenzijde van de romp stond voor juli/augustus op het programma.

Een aantal spanten moest nog worden doorgebout. Gedurende 8 t/m 11 juli werden de resterende 50 pennen in de smederij van een kopje voorzien, de romp voorgeboord, de pennen er in geslagen en werd alvast begonnen met het afdoppen van de pengaten. Voor dit afdoppen maakte ik kleine ronde dopjes met een diameter variërend tussen de 8 en 14 mm uit eiken pennen (let op de draad van het hout!) die achtkantig gezaagd werden en vervolgens rondgeslepen. Op de lintzaag kortte ik de pennen af tot dopjes. Die dopjes sleep je vervolgens op maat met een haaks slijpertje. Daarna lijmdde ik ze in de gaten van de bouten en werden ze vast geslagen met een houten hamer. Nadat de lijm uitgehard was, kon je ze netjes met de romp gelijk schuren. Het was een tijdrovend karwei, zoals u zult begrijpen. Maar het „oogt” netjes, terwijl vroegtijdig roestvorming in de gangen en het vlak wordt voorkomen.

Omdat nog niet geheel duidelijk was waar de waterlijn zou komen te liggen, werden het vlak en de kimgangen alvast geteerd. De exacte bepaling van de waterlijn kan pas gebeuren als de motor, de nieuwe mastbank en -koker, en de mast geplaatst zijn. De verwachting is dat de diepgang uiteindelijk een kleine 50 centimeter zal bedragen.

In september kan de motor (Mercedes diesel, 42 pk) opgeknapt en geplaatst worden, en de deken en de bun weer in (bijna) originele staat worden teruggebracht.

In najaar en winter zullen het achterhuisje, de stuiten, de mastbank, de maskoker en de plecht onder handen genomen worden. Ook de boorden en delen van het boeisel moeten nog vervangen worden. De verdere afwerking zoals laningen leggen, schotten en deurtjes maken, inrichten en het aanbrengen van prinsen etc. kan in het voorjaar gebeuren.

De verwachting is dat het schip in september 1992 weer geheel vaarklaar zal zijn.