

6

Reddingsplan voor Vollenhovense Bol „Aemilia II”

Na terugkeer van een zeilvakantie op de Friese binnenwateren in de week van 13 tot 20 augustus 1989, werd ik door een vriend attent gemaakt op een platbodem, die op de werf van Voets in Engelen, langs de oude Binnendieze lag.

Nieuwsgierig ging ik diezelfde dag nog een kijkje nemen bij dit werfje. Tot mijn verbazing lag hier een houten Vollenhovense Bol op het droge, de „Aemilia II”. Ze stond op vier tonnen in de hoek van het grasveld dat dienst deed als stalling voor schepen. Aan de staat van onderhoud te zien lag het scheepje zeker al twee seizoenen op het droge. Het was niet afgedekt en de bomen die er om heen stonden hadden haar bedekt met bladeren en troep. Dit had het houtwerk en de nog resterende lak geen goed gedaan.

Uitgedroogd en gebarsten lag dit stoere monument, dat nog het zilte Zuiderzeewater had bevaren, hier vergeten en onbeschermd in de blakerende zon. Te wachten op de slopershamer en met moeite haar evenwicht te bewaren op een paar oude olietonnen.

Het stuurboordzwaard hing los op de grond omdat de zwaardloper was vergaan en de kajuitlijst met de vergaarde plaquettes was door souvenirjagers weggehaald. Toch was het voor mij liefde op het eerste gezicht. Ondanks het blik op de romp deden de mooie ronde vorm en de

stoere bolle kop vermoeden dat dit een zeer mans scheepje geweest moest zijn met een eigen plaats in de rijke historie van de Zuiderzee.

Van de werfeigenaar hoorde ik dat het schip eigendom was van de heer J. A. C. M. Lautenslager uit Den Bosch. De werfbaas vertelde ook dat hij de eigenaar ruim twee jaar niet meer had gezien. Hij had het schip op de wal laten zetten, was nog één keer wezen kijken met een polyesterexpert en had vervolgens niets meer van zich laten horen. Bemoedigd door het feit dat de bezitter blijkbare niet al te zeer in het scheepje geïnteresseerd was nam



Uitgedroogd en gebarsten lag dit eens zo stoere monument in de blakerende zon te wachten op de slopershamer.

Hoe het begon

1938 Jan Hopman
voor zijn BU 22.

ik contact met hem op. Het bleek dat hij wel tot verkoop van het schip bereid was. Na een huisbezoek werden we het eens over een richtprijs van drieduizend gulden. Dit inclusief de zeilen en alle toebehoren. Met dit gegeven in het achterhoofd begon de inventarisatiefase.

HET PLAN

Via de „Spiegel der Zeilvaart” kwam ik in contact met de heren Van der Werf en Ter laan. Beiden zijn actief in het bestuur van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten. De heer Ter Laan bezit tevens de „Zeester”, een Vollenhovense Bol van Kroese uit 1918 en is een kenner op het gebied van deze schepen. Hij was zeer enthousiast toen hij van mijn voornemen tot restauratie van de „Aemilia II” hoorde. Hij kende het schip en had vroeger wel eens contact gehad met de toenmalige eigenaar met het doel een reünie te organiseren van Vollenhovense Bollen.

Nadat hij een kijkje was komen nemen in Den Bosch was zijn mening dat het veel moed en doorzettingsvermogen zou vergen om de „Aemilia II” weer in behoorlijke staat terug te brengen. Na nog wat meer telefoontjes bleek ook Piet Dekker uit Kortenhoef wel bereid te zijn om eens een kijkje te komen nemen. Na inspectie van de boot was zijn mening dat restauratie een langdurige en zeer kostbare aangelegenheid zou worden.

Dit was een domper op mijn geestdrift en een weekje lang zat ik bij de pakken neer. Toch ging het mij aan het hart om dit historische schip te zien verkommeren, ver van haar geboortewateren.

Uit het standaardwerk van Huitema leerde ik dat dit oude scheepstype, uitgevoerd in hout en bovendien nog als visserman gebouwd, al een zeldzame verschijning was geworden was op onze wateren. Binnen in de kajuit was nog duidelijk te zien dat het vroeger als vissersschip dienst had



gedaan, alhoewel latere „restauraties” de nodige sporen hadden uitgewist.

Ik besloot dat ik nog een derde opinie nodig had. Door contact met de Familie Prins in Naarden, die het schip ruim veertig jaar in de familie hadden gehad, bleek dat zij de reparaties altijd uit lieten voeren door de werf van Nieuwboer in Bunschoten/Spakenburg.

Henk van Halteren van deze ambachtelijke houtwerf bleek bereid te zijn om te komen kijken en afgaande op zijn kennis en ervaring stelden we een restauratieplan op en de daarbij behorende begroting. De voorlopige kostenraming voor de eerste fase kwam uit op zo'n achtentwintigduizend gulden. Met dit bedrag ook nog in gedachten werd het wikkelen en wegen en rekenen. Na alle onderzoek en de nodige uurtjes er al aan besteed is de koopbeslissing niet zo erg moeilijk meer. De eigenlijke koop vond uiteindelijk plaats op maandag 11 september. Hierbij werd de prijs bepaald op f 2.875,— plus het achterstallige liggeld van f 250,—. Toen mocht ik me eigenaar noemen van de „Aemilia II”.

Als herinnering aan de hoogtijdagen in haar geschiedenis besluit ik het schip de naam „Suydersee” te geven, en zo werd het ingeschreven bij het Stamboek van Ronde en Platbodem-

jachten. De plaquette met nummer 1466, ontving ik op zaterdag 16 september 1989 uit de handen van Kees ter Laan (slechts 4 weken na de start van het plan). Eindelijk ging een langgekoesterde droom in vervulling. Ik was de trotse eigenaar van een historische platbodem, en dat „opknappen” dat leek me geen probleem, immers: als je wilt dan kun je alles!

DE HISTORIE VAN DE VOLLENHOVENSE BOL

De eerste Vollenhovense Bol werd omstreeks 1900 gebouwd als „visaak” voor de visser A. Jongman Pzn. door de scheepsbouwer Kroese uit Vollenhoven.

Hij had ervaring in het bouwen van botters en schokkers. Deze laatste stonden bekend als de meest zeewaardige platbodem uit die tijd.

Omdat de vorm van de botter hem toch meer aansprak is het aannemelijk dat de Vollenhovense Bol daardoor een duidelijke verwantschap met dit scheepstype vertoont. De gebogen, in een punt uitlopende steven wijst hierop, terwijl het vlak, de hierop aansluitende huidgangen, de wat vlakke zeeg en het teruglopende roer meer van de schokker afkomstig zijn. Deze eerste „visaak” bleek een waakzaam en goed zeilend schip te zijn waar alengs meer vraag naar kwam. Hierdoor gingen ook andere werven over tot de bouw van de Vollenhovense Bol.

Doordat iedere werf haar eigen ervaring en specifieke wensen van de nieuwe eigenaars in praktijk bracht, ontstonden de kenmerkende verschillen tussen de typen van met name Kroese, Snoek uit Blokzijl en Huisman van Ronduite, Wanneperveen.

Van de schepen van deze laatste is bekend dat vooral die van latere datum uitstekende zeilers waren, terwijl de iets slankere, verfijndere vorm duidelijk verschillend was van die van de bollen van de andere twee werven. Natuurlijk is er nog veel meer te ver-



Abraham Prins
op de voorplecht
van de BU 22.

Reddingsplan voor Vollenhovense Bol „Aemilia II”

RESTAURATIEPLAN FASE 1 1989/1990

1. Opruimen en verwijderen van alle overbodige materialen aan boord inclusief de zwaarden, het roer, mast, giek en gaffel. Deze opslaan op verantwoorde wijze. Inrichten van een werkplaatsje in de berging. Mast en giek zorgvuldig inpakken.
2. Demonteren binnenzijde kajuit en wegnemen betimmering. Volgens bouwplan losse onderdelen nummeren en opslaan. Methode bedenken om het kajuitinterieur en de spreij in de toekomst eenvoudig wegneembaar te maken.
3. Transport van de „Suydersee” naar de werf van Nieuwboer in Spakenburg/Bunschoten. Dit dient te gebeuren over de weg gezien de huidige staat van het schip.
Bij aankomst moet er in de deken en de kuip over een lengte van enige meters een noodbreeuwsel worden aangebracht. Daarna de naden zorgvuldig dichtkitten. Dit alles omdat het schip niet tot bij de helling kan worden gereden. Vanaf de jachthaven zullen enige honderden meters gevaren dienen te worden.
4. Schip op de helling zetten op een kiellegger en goed „stoppen” aan de zijden.
5. Opzetten tijdelijke overkapping tegen de kou en de regen.
6. Inventariseren staat van het vlak, de zitters, oplengers en de deken. Controle door Henk van Halteren van de werf Nieuwboer.
7. Beton uit het vooronder hakken. Hierna verwijderen van de liggers en de twee overgebleven zitters uit het vooronder.
8. Mallen vervaardigen voor de zitters, liggers en oplengers in het vooronder. Deze eerst impregneren, daarna aanbrengen. Als het schip weer in verband is gebracht kan worden begonnen met het slopen van het vlak.
9. Aanbrengen van het nieuwe vlak, nieuw hoofdschot en tussenschotten en twee nieuwe kingangen.
10. Verwijderen van het blik om de staat van de huid te inventariseren.
11. Vervangen van de rotte huidgangen en drie dekenpootjes, schuren van alle huidgangen.
12. Behandelen van alle gangen, daarna breeuwen en teren van het onderwaterschip.

Na deze fase is het onderwaterschip in zijn geheel gerestaureerd. Het schip kan weer te water. De geplande datum voor dit gebeuren ligt omstreeks september 1990.



1949 De „Aemilia II” krijgt een kajuit op de werf van L. Oost in Harderwijk.

tellen over dit scheepstype, echter is dit niet de juiste plaats om hierop dieper in te gaan.

DE „SUYDERSEE”

Als trotse bezitter wil je natuurlijk alles weten van de ongetwijfeld veelbewogen geschiedenis van je schip. Door verder onderzoek kwam ik erachter dat mijn „Suydersee” nog gevist had op de echte Zuiderzee als de BU 22.

Het schip is in 1919 gebouwd door Huisman in Wanneperveen in opdracht van ene Bartel Porsius te Dur-

gerdam. Na tot 1938 gevist te hebben vanuit Ransdorp (het visserijnummer daar is tot op heden nog niet bekend) is ze verkocht naar Spakenburg. De nieuwe eigenaar aldaar heette Jan Hopman. Tijdens de Spakenburgse visserijdagen heb ik met zijn zoons gesproken die er, samen met hun vader, nog zo'n 10 jaar mee gevist hebben onder visserijnummer BU 22. Door de afsluiting van de Zuiderzee en het daarmee gepaard gaande inkomstenderving onder de vissers uit de karakteristieke plaatsen langs de Zuiderzee, is de BU 22 in maart 1948 verkocht aan de heren Abraham en

Gerrit Prins uit Amersfoort voor het niet geringe bedrag van 750 gulden. Zij gaven haar de naam „Aemilia II”, naar de vrouw van de eigenaar en het vlaggeschip van Maarten Tromp. Het vissersscheepje werd op de werf van de Gebroeders Zijl in Harderwijk in de winter van '48/'49 voorzien van een kajuit en tevens werd het voorschip aan SB aangepakt.* De bun werd tot zithoogte verlaagd en gesloten. In het vooronder werd zo'n 300 kg beton gestort als ballast. Hierdoor kwam het schip enigzins laag in het water te liggen, hetgeen op de oudere foto's duidelijk zichtbaar is. Tijdens één van hun vele tochten in de jaren '60 is de heer Huisman met zijn zoon nog bij de Familie Prins aan

* Volgens de redactie gaat het hier om de werf van L. Oost in Harderwijk.

Technische gegevens

Lengte over de stevens:	9.00 m
Breedte (over de zwaardklampen)	: 3.00 m
Diepgang (achter)	: 0.60 m
Masthoogte	: 9.15 m
Kluiverboom	: ± 3.40 m
Hoogte bij gestoken mast	: 10.80 m
Hoogte bij gestreken mast	: 1.80 m
Zeiloppervlak	
Grootzeil	: 19 m ²
Grootfok	: 12.3 m ²
Boomfok	: 8.0 m ²
Grote kluiver	: 9.0 m ²
Kleine kluiver	: 7.2 m ²
Bezaan	: 6.6 m ²

boord geweest in Loosdrecht. Hij herkende de „Aemilia II” als een schip van zijn hand, en vertelde dat er in 1919 twee van deze bollen op zijn werf gebouwd zijn, waarvan er maar één in de werfboeken is opgenomen.

Historici, zo die al geïnteresseerd zouden zijn in de geschiedenis van het schip of de werf zullen deze bol dus niet terugvinden in de werfboeken van Huisman Shipyards.

Na er vele jaren plezier aan te hebben beleefd en regelmatig ook min of meer uitgebreide reparaties aan het

FASE 2 2 mei 1990 mei 1991

Gedurende de maanden december tot en met april is het losse houtwerk van de vlonders, de betimmering, de zittingen etc. in de „werkplaats” in Den Bosch en Boxtel hersteld en bewerkt. Ook de mast, giek, gaffel en het roer zijn weer in topconditie gebracht.

13. Vaarklaar maken van de motor, verleggen van de uitlaat en indien noodzakelijk, het schip opnieuw ballasten.

Hierna kan eventueel met de „Suydersee” op de motor worden gevaren. Met het tuigen en het aanbrengen van de verstaging lijkt het vooralsnog verstandiger te wachten tot de kajuitaanhechting gerepareerd en verstevigd is.

14. Voorplecht vervangen door hoogwaardiger materiaal (teak, iroko of bankirai).

15. Wegnemen van beplating rondom de kajuit bij de waterbalk en de gangboorden.

Beide gangboorden en zetboord aan SB vervangen.

16. Vernieuwen van de kajuitaanhechting bij het zeilwerk en de gangboorden.

Het dak van de kajuit verstevigen.

17. Resterende houtwerk schuren en impregneren. Controleren van al het houtwerk en dit waar nodig nogmaals behandelen.

18. Schuren en reparatie van de mast, giek en bokkepoten.

19. Aanbrengen van de verstaging (zijverstaging via jufferblokken).

20. Klaar maken van de zeilen, splitsen etc.

21. Tuigen van het schip (mei 1991).

schip te hebben laten uitvoeren, (1952: nieuwe zwaarden, 1954: SB sluitgang; 1966: andere motor, 1970: nieuwe kim en steven, 1976: nieuw roer) kon de derde generatie Prins de „Aemilia II” niet langer meer in de vaart houden. Zij schonken het schip

in 1987 aan Lautenslager, aangezien die enthousiast was, en duidelijk van plan haar helemaal op te knappen. Op deze manier was het dus op de werf van Voets „verzeild” geraakt, waar ik het aantrof op die 20e augustus 1989.



De „Aemilia II” in de jaren zestig varende onder (bijna) vol tuig.