



TEKST: EVERT NIEUWENHUIS

ZELFGEBOUWDE DROOMBOOT LIGT NU TE KOOP

'HET GING MIJ OM HET BOUWEN'

Vijftien jaar bouwde Tom Pollmann bijna dagelijks aan zijn Emma, een perfecte replica van een Noorse reddingsboot uit 1909. Maar na slechts enkele korte zeereizen ligt zijn Colin Archer nu te koop. Droevig is Pollmann niet: "Ik heb volop van de bouw genoten."



Wie d'r ziet, wordt verliefd. *Emma* moet wel een van de mooiste Colin Archers zijn ooit gebouwd. Van de fraaie zeeg tot het zeer 'scheepse' interieur – alles is even degelijk, verfijnd en authentiek uitgevoerd. Niet alleen een toevallige voorbijganger valt in kat-zwijm, ook de vakjury van het Risør Trebåtfestival, een Noors festival voor historische houten boten, kon *Emma* bekoren: ze werd in 2014 uitgeroepen tot boot van het jaar.

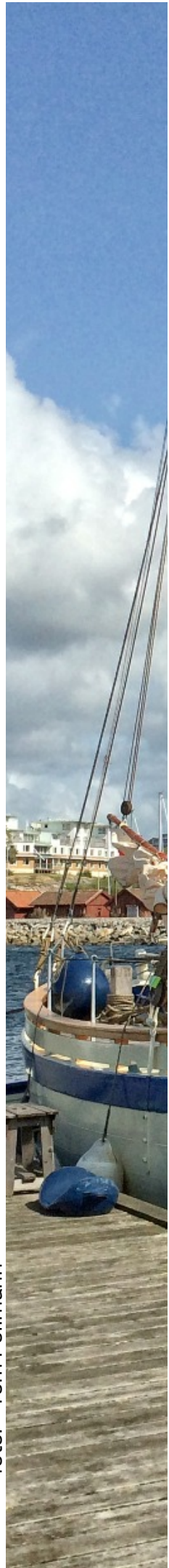
Tom Pollmann (73, opgeleid als werktuigbouwkundige) bouwde de stoere, solide en sierlijke *Emma* met zijn eigen handen. Daarin ging hij verder dan menig zelfbouwer. Op zo ongeveer de scheepsklok en de gps na, maakte hij alles zelf. Zelfs de vierduizend alubronzen nagels die de huidgangen met de spanten verbinden, smeedde hij eigenhandig in de smidse in zijn achtertuin. Toch moet Pollmann na slechts enkele zeereizen afscheid nemen van de vrucht van zijn toewijding en volharding.

VERLIEFD

In 1997 begon hij met de bouw. "Ik was achterin de vijftig toen ik werd ontslagen", vertelt Pollmann, een vriendelijke, innemende man die rustig spreekt en grote woorden schuwt. "Vervelend, maar ik had ineens zeeën van tijd om mijn droom waar te maken: een schip bouwen." Eerder had Pollmann al een Bunschoter botter gerenoveerd, een schip waar hij 28 jaar lang met zijn vrouw en kinderen mee zeilde. Nu wilde hij met zijn vrouw op een zelf gebouwd schip verre zeereizen maken. Het leven nam echter zijn eigen loop: door het overlijden van zijn vrouw gingen die reizen niet door. Het droomschip bouwde Pollmann wel.

Waarom een Colin Archer? "Tijdens een reis naar Denemarken met mijn botter kwam ik per toeval de RS1 tegen, de eerste van de

foto: © Tom Pollmann









zeilende reddingsschepen die Colin Archer voor de Noorse kustwacht ontwierp”, zegt Pollmann. “Ik was meteen verliefd: wat een prachtige lijnen. Ze zeilen heerlijk: wendbaar, snel en zeer zeewaardig. Met 30 knopen wind aan lagerwal in het Kattegat gaan ze overstag als een BM’er met een zomers briesje op de Loosdrechtse Plassen – deze schepen zijn dan helemaal in hun element.”

Jaren later kocht Pollmann in het maritieme museum te Oslo de bouwtekeningen van de Vardø met zeilnummer RS22 (RS staat voor ‘Redningsskøyte’). De bouw van *Emma* kon beginnen.

LOKAAL HOUT

Pollmann trok de bossen in, op zoek naar de mooiste bomen voor zijn droomboot. Bijna al het hout is geoogst binnen een straal van veertig kilometer van Pollmanns woonplaats Deventer. “Als ik in een bos wandelde, had ik altijd mijn hoofd in mijn nek. Ik keek omhoog, op zoek naar een mooie rechte eik. Of ik speurde naar de juiste ronding voor bijvoorbeeld de stevenbalk.” Van diverse landgoederen kocht hij een stuk of zes eiken van 10 tot 15 meter lang. De masten (lariks) zijn koninklijk: ze komen van kroondomein Het Loo. Alleen het dek (afzelia doussié) en de kielbalk (azobé) komen van verderweg. “Die komen uit België. Daar hebben ze het beste hardhout uit Congo, een erfenis van de koloniale tijd.”

Na het zagen moest Pollmann geduld opbrengen: de planken (50 kuub in totaal) heeft hij vijf jaar laten drogen. De lariksen hebben een paar jaar bij een bevriende molenaar in het water gelegen voordat ze werden gedroogd.

HUZARENSTUKJE

Elf dikke fotoboeken laten het bouwproces gedetailleerd zien, van het bevestigen van de huidgangen (4,5 centimeter dik), het lamineren van de spanten (14 x 14 centimeter dik), het zetten van de zeeg ("de belangrijkste lijn van het schip – als die anderhalve millimeter scheef zit, zie je dat al") tot het smeden van het lummelbeslag (in de eigen smidse in zijn achtertuin) – de eenmans-werf Pollmann voerde alles met minutieuze precisie zelf uit.

Het gieten van de loden ballastgewicht was een huzarenstukje dat zelfs de koelbloedige Pollmann angstzweet bezorgde. Hoe giet je 8.500 kilo lood van 600 graden Celsius op een veilige manier in een betonnen mal? Pollmann: "Het vergde maanden voorbereiding. Je moet het hele proces stap voor stap goed doordenken en alles twee keer zo zwaar uitvoeren als je denkt dat nodig is. En natuurlijk veel rondvragen bij bevriende ambachtslui. Zo leerde ik dat lood zich gedraagt als melk: het kan zomaar overkoken. Je moet goed opletten en op het juiste moment alles in één keer zo beheerst mogelijk gieten."

Hij verbouwde een oud smeltvat, verkreeg het lood via zijn oude werkgever ("gebruikt verpakkingsmateriaal van nucleaire geneesmiddelen"), checkte alles nog eens bij een bevriende bronsgieter in Enkhuizen en verzamelde enkele maten om te helpen. Pollmann: "Toen moest het gebeuren. Het lood werd mooi heet en toen het begon te wellen kantelde ik het gietvat en stroomde het lood de mal in. So far so good."

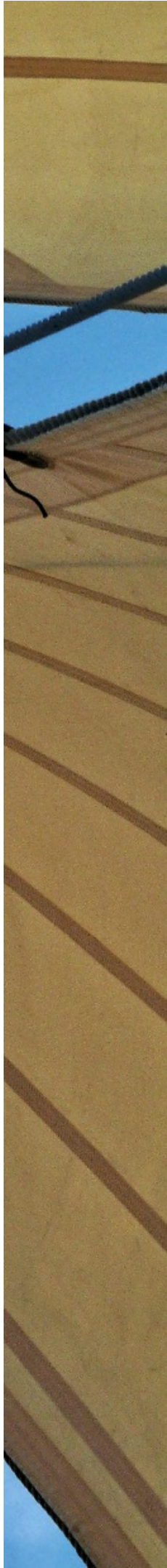
Maar het ging mis: "Stukjes beton spatten los waar het in aanraking kwam met het lood. Kennelijk zat er in het beton te veel water, dat door de hitte begon te koken. Het beton explodeerde." De loden balk werd vervuild door stukjes rondrijvende beton. Of erger: de



foto's: © Scheepsmakelaardij Fikkers







mal zou kunnen barsten, waardoor het kokende lood over de grond zou stromen en alles zou mislukken. "Ik schrok me dood en dacht meteen: dit gaat me zeker een jaar kosten. Maar na de eerste paniek besloot ik door te gaan om later te kijken of ik de schade zou kunnen herstellen." Eenmaal afgekoeld bleek de schade mee te vallen. De mal was niet gebroken en na het nodige schaafwerk was de perfectionistische Pollmann tevreden.

PERFECTIONISME

In de vijftien jaar dat de bouw duurde, klaagde zijn omgeving zo nu en dan: "Maak het nou eens af... En moet echt alles perfect zijn?" Pollmann: "Misschien ging ik in mijn perfectionisme soms iets te ver. Maar aan de andere kant... Neem nou de kielbalk. Die kun je vierkant laten, maar je kunt 'm aan de buitenkant ook een beetje hol maken zodat hij perfect overgaat in die kromming van de huid. Niemand die het ziet, behalve de vissen. Toch heb ik 'm hol gemaakt. Gewoon, omdat ik het mooier vind."

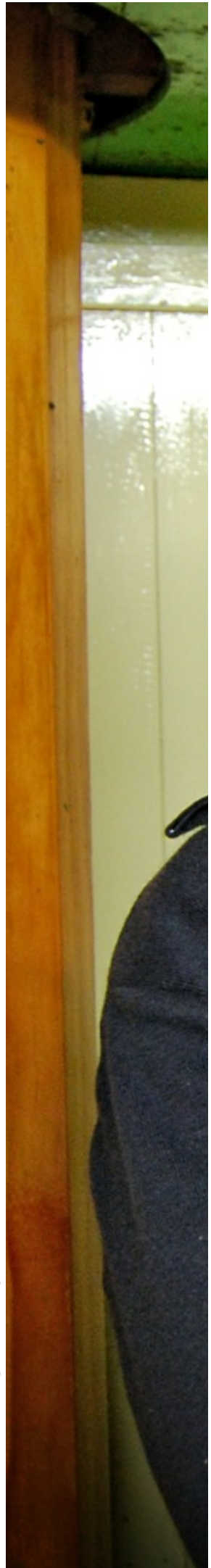
Uiteraard viel de bouw Pollman soms zwaar. "Ik was er echt bijna elke dag mee bezig. Soms had ik het gevoel dat het me allemaal te veel werd, dat het boven me uit groeide. Er zit zoveel tijd en geld in, op een gegeven moment kun je niet meer terug. Maar ach, dan neem je een klein klusje bij de hand en heb je weer een stap gezet. Dan volgt de rest vanzelf." En, zo benadrukt Pollmann, hij deed het lang niet altijd alleen. Er waren genoeg vrienden die geregeld kwamen helpen.

VOLDOENING

Uiteindelijk doopte Pollmanns oudste kleindochter Emma in 2014 het schip dat haar naam draagt. Er was feest, muziek en natuurlijk veel vrienden en familie. Niet lang daarna volgde de eerste grote reis naar Risør, waar *Emma* de eerste prijs won op het Noorse festival voor scheepsbouwers. "Dat was fantastisch. In de jury zaten de echte werfbazen, hun erkenning deed me wel wat."

Er volgde slechts een paar andere reizen en nu ligt *Emma* al enige tijd te koop. "Ik word te oud om een schip van deze grootte te varen. Het is niet anders." Dat moet de zelfbouwer pijn doen, zou je denken, maar Pollmann is er gelaten onder. "Uiteraard had ik er meer mee willen zeilen en haar beter willen leren kennen. Maar *Emma* heeft voor mij haar doel gediend: ik heb haar mogen bouwen. Ik ben tevreden." Het resultaat is voor Pollmann niet het zaligmakend; de reis is belangrijker dan de bestemming. "Het ging mij om het bouwen. Werken met hout is heerlijk en om te zien dat er iets moois uit je handen komt geeft enorme voldoening. Ik heb veel geleerd en vriendschappen opgebouwd met geestverwanten en ambachtslui voor wie ik veel respect heb."

Hoogtepunten die alle pijn en moeite weer goed maakten, waren er niet. "Het gaat om de kleine dingen. 's Avonds drink je na een dag werken een borrel, je loopt nog even naar de werkplaats, kijkt naar haar en denkt: wat is het toch een prachtig schip. Die zeeg, die lijnen... Het gaat goed, denk je dan, dit wordt een mooi schip. Dat zijn de mooiste momenten."



Emma is een replica van de RS22 uit 1909, de laatste van de zeilschepen die de Noorse ontwerper Colin Archer voor de Noorse reddingsmaatschappij ontwierp.

Lengte 14,3 m. Breedte 4,80 m. Diepgang 2,30 m.

Waterverplaatsing 30 ton. Zeiloppervlakte totaal

126 m². Spanten en gangen: eiken op eiken. Het

onderwaterschip is volledig bedekt met koperen

platen van 1 mm dik. www.colinarcheremma.com

