



- 1 Botterloods
- 2 Vischafslag
- 3 Botterlift
- 4 Voormalig woonhuis werfbaas Oost
- 5 Eertijds lierhuis voor de hellinglijer
- 6 Hellingbed
- 7 Smederij
- 8 Plaats vroegere timmerloods
- 9 Restaurant

(Dronefoto: Jeroen Kleen)

Harderwijk druk met restauratie HK22

In de prachtige botterloods van Harderwijk, naast de Vischafslag, wordt momenteel de HK22 grotendeels gerestaureerd. De vrijwilligers doen dat onder leiding van Harmen Timmerman die ook in Huizen actief is. Deze zomer moet de HK22 weer te water. Tekst: Wim de Bruijn Foto's: Jan Cornelissen

De HK22 werd in 1889 op de werf van De Haas in Monnickendam gebouwd. Aanvankelijk werd ermee gevestigd onder visserijnummer MK 131. Na enkele andere eigenaren heeft Hendrik Petersen uit Harderwijk tot 1958 gevestigd met deze tot HK22 omgenummerde botter. Zoals veel bidders in die tijd, werd ook deze daarna gekocht door studenten. Ze verkochten hem uiteindelijk naar Spakenburg waar hij deel uitmaakte van Bob's rondvaartvloot. Tot 1987, want toen werd het schip bij Wanneperveen op de wal gezet en aan

z'n lot overgelaten. Piet Muilwijk zag er wel wat in en kocht het 'wrak', het schip hing met blikken plaatjes aan elkaar. In Emmen werd in een groenteloods zes jaar intensief gerestaureerd door Piet en zijn vriend Theo. In 1994 ging de botter weer als nieuw te water en nu maakt het dus deel uit van de vloot van de Botterstichting.

In de praktijk is het – helaas – zo dat er bij een botter na zo'n 25 jaar weer het een en ander moet worden vervangen. Medio maart is een enthousiaste ploeg vrijwilligers druk bezig aan de HK22, al

2,5 jaar. Eerst met bouwmeester Wim Mendelts en toen die naar Antwerpen vertrok voor de complete restauratie van de boeier/poon *Ouderhoek*, vervolgens door Harmen Timmerman die zijn tijd moet verdelen over de bidders van Harderwijk, Huizen en de zomp in Ommen die te water gaat als deze Spiegel verschijnt. Harmen is zeer te spreken over de vrijwilligers; de een had een meubelmakerij, de ander werkt al een leven lang met hout. Kortom, het is een ploeg die inmiddels ook zelfstandig een gang kan vervangen!

BOTTERLOODS EN VISCHAFSLAG

In totaal kan de botterstichting rekenen op zo'n honderd vrijwilligers. Dan zijn alle mensen meegerekend, dus ook wie de catering of de perscontacten verzorgt en uiteraard de bidderschippers en hun maten, naast de vrijwilligers die aan de schepen werken. Die doen dat onder leiding van Jelle van der Bij. In 2019 won het ingediende project van de Botterstichting en de stichting VISCHafslag de Gelderse Roosprijs. Het is een publieksprijs voor de erkenning als waardevolle erfgoedorganisatie.

Beide stichtingen hebben één bestuur en vallen nu samen onder de noemer Bottermuseum. (Zie bottermuseum.nl) De botterloods met daarnaast de replica van de oude visafslag werden in 2016 geopend. In de Vischafslag worden gasten die met de bidders gaan varen vooraf ontvangen en er worden lezingen gehouden.

De botterstichting bezit drie bidders, de HK22, HK 172 en de HK 21 plus de HK 4, die laatste is een soort kruising tussen een punter en een pluut. Rondom de botterloods is het hele havenfront van

Harderwijk op de schop gegaan, het is ook voor buitenstaanders de moeite waard om eens te kijken hoe het oude bedrijventerrein is opgeruimd en wat de architecten ervan gemaakt hebben. Wel dreigt volgens veel inwoners het gevaar dat het varend erfgoed nu in het hoekje van de Visserhaven wordt gedrukt rondom de botterloods, terwijl de rest van Harderwijk zo zijn zicht op Nederlands varend erfgoed verliest. Laten we hopen dat de oude Hanzestad de historische schepen toch vooral in het hele waterfront blijft presenteren!



boven: Voor de start van de Bokking-race ligt er een grote vloot bidders voor de Botterloods. Dit zijn prima evenementen om de kas van de stichting aan te vullen met verhuur en catering, die dan vanuit de Vischafslag wordt verzorgd.



midden: De nieuwe voorsteven van de HK22 is pas gemaakt en wordt op zijn plaats gezet.

linksonder: Nadat het vlak grotendeels was vernieuwd, volgde de huid. Tevens werd een begin gemaakt met het berghout. De achterstuit, een krom gegroeid stuk hout (donker hout op de foto) is al pasgemaakt en aangebracht.



inzet: Voor nieuwe zwaardborders heb je zware stukken hout nodig, die nauwkeurig pas gemaakt moeten worden.



links: De nieuwe zwaardbolder is gemonteerd.

rechtsboven: Om de bovenkant van de deken waterdicht te houden moeten zware dekenpoten worden gemaakt. Er komt nogal wat waterdruk op bovenkant deken door het water in de bun.

rechtsonder: Een hele serie nieuwe dekenpoten gaat zorgen voor een waterdichte bun.

midden: Het berghout werd opgebouwd uit drie delen. Het eerste deel tegen de spanten was tevens de drogenaad. De volgende laag werd tegen de eerste laag gelijmd en rvs geschroefd. Met de derde, laatste laag was er weer een zwaar berghout ontstaan. De stuiten voor en achter kwamen wel van een kromme stam.

onder: De stuit in het voorschip wordt met een schuine las aan het gelamineerde berghout bevestigd. Een vrijwilliger smeert een speciale olie op het verse hout, zodat het niet te veel gaat uitdrogen

Restauratie nodig

De levensduur van een botter is afhankelijk van de kwaliteit van het gebruikte hout en hoe het hout beschermd is geweest tegen vocht en of er met rvs-houtfretten of schroeven is gewerkt. De laatste jaren werd er, in plaats van krantenpapier met bruine teer, een laag Tixophalte (een product van Shell) tussen huid, spanten, knieën of leggers gedaan. Zo kan er geen vochtoverdracht tussen beide constructiedelen plaatsvinden. Nu Tixophalte niet meer in ons land wordt gemaakt, maar in Engeland, is de samenstelling ook veranderd en gaat het na korte tijd uit naden lopen. Een uitstekende vervanger is Tixoplast, gefabriceerd door Zwaluw DenBraven. Het is volgens mijn zegsman Wim Mendelts, gebaseerd op het oude Tixophalte. Volgens Harmen Timmerman is ook de Blacksheel 2 van Sika is een prima vervanger. Tixoplast is overigens stukken goedkoper per tube dan het product van Shell. Na het breeuwen worden ook alle naden op het breeuwsel gevuld met Tixoplast. Boven de waterlijn wordt gewerkt met Sika 295 dat UV-bestendig is. Inwateren verkort de levensduur van eikenhout aanzienlijk. Vooral als er langdurig water op het hout blijft staan en het via open naden in het hout kan komen.

Gelamineerd berghout

Er is door de Botterstichting Harderwijk fors gespaard, veel met betalende gasten en bedrijven gevaren en ze ontvingen tevens subsidie van de provincie. De restauratie van de HK22 werd op de wal voor de botterloods gestart en op een gegeven moment kon de botter naar binnen. In de loods is het werken veel prettiger en het komt ook de kwaliteit van het werk ten goede. Er werd veel Deens eiken ingekocht bij Nick Faber van Houtcompagnie Almenum in Harlingen en bij de firma Oldenhof in Vaassen kon Harmen voldoende kromhout kopen. Ze houden er



daar ook rekening mee als ze een boom kappen. Ik zag nieuwe gangen aan bakboord en stuurboord. Nieuwe, gelamineerde berghouten die met Resorcinol zijn gelijmd en extra zijn doorschroefd en afgedopt. Harmen koos voor drie delen droog hout. Het eerste deel tegen de spanten was tevens de droge naad, die ervoor zorgt dat er nooit water tussen berghout en boeisel kan lopen, hetgeen oorspronkelijk wel het geval was en dat verkort de levensduur van zowel boeisel en berghout en ook de spanten erachter natuurlijk aanzienlijk.

Krophout

Nadat er een nieuwe voorsteven was pasgemaakt en bevestigd, maar nog voordat een nieuw voordek werd gelegd, moest een nieuw onderkrophout worden pasgemaakt. Vervolgens werd er een nieuw dek van Afzelia gelegd en daarop kon het echte krophout worden pasgemaakt. Dat is een banaanvormig dik stuk hout dat de steven, berghouten en boeisels verbindt. Erachter liggen de schildboorden die weer aansluiten op de binnenboorden wat meer naar het midden van het schip. Het krophout is een heel groot en ontzettend zwaar stuk hout; het vraagt veel kennis en vaardigheid van de scheepstimmerman om het goed passend te maken. Hier komt het aan op het vakmanschap van Harmen Timmerman. Op de naad tussen krophout en het schildboord komt een schelp of schulp. Deze dekt de braadspil ofwel ankerspil af die draait tussen krop en schildboord.



rechts boven: Met een takel wordt de nieuwe stuit gepast en zo nodig verder pas gemaakt

midden, rechts: Voordat een nieuw voordek kan worden gelegd worden eerst de dekbalken vervangen. Ze komen uit de Harderwijker molen die werd gerestaureerd, er was nog gezond hout bruikbaar.

boven: Een deel van het nieuwe krophout valt onder het voordek. Op dat krophout komt het nieuwe dek en daarna wordt het bovenkrophout pasgemaakt

rechtsonder: Harmen Timmerman past het nieuw gemaakte (boven)krophout, dat tegen het boeisel en voorsteven precies pas moet worden gemaakt. Het is een van de moeilijke klussen bij een botterrestauratie





Met de unieke botenlift kunnen botters boven de hellingwagen worden gevaren. Met een druk op de knop komt het schip boven water en kan dan overal naar toe worden gereden, tot in de botterloods!

zware zwaardbolders, werden ook de dekenpoten vervangen, dat zijn hele stevige knieën die de bovenkant van de deken omlaag moeten houden, omdat daar enorme druk van het water in de bun op staat (zie foto vorige pagina's). Het vlak was al eerder vernieuwd onder leiding van Wim Mendelts. Ik wist al wel dat bouwers en restaurateurs rekening moeten houden met het uitzetten van eikenhout als het schip te water gaat. Zeker nadat het drie jaar op de wal heeft gestaan, want dan is het nieuwe eikenhout behoorlijk droger geworden. Dankzij een fantastische site waar Harmen op was gekomen: houtinfobois.be kun je de gegevens van het gebruikte hout invullen. Dus in dit geval 40 cm brede vlakgangen, twee duims dik eiken en een vochtigheid van 15 procent. De uitkomst was dat deze brede gangen maar liefst 12 tot 14 mm

Nadat alles zit kan een vrijwilliger het nieuwe voordek van Afzelia gaan schuren. Afzelia is een rustige, harde houtsoort uit Afrika, die je een beetje kunt vergelijken met teak. Afzelia is minder duurzaam dan teak, maar beter verkrijgbaar en het is beter betaalbaar. De 4 cm dikke dekdeken zouden onbetaalbaar worden in teak, als je het al kan bemachtigen. Het staat er allemaal in enkele zinnen, maar het is voor de ploeg vrijwilligers onder leiding van de bouwmeester heel veel werk geweest, dat inmiddels enkele jaren heeft gevraagd. Behalve de

breder worden bij een vochtopname van 30 procent. (Het hout wordt nog wel natter maar zet niet meer uit na die 30 procent.) Als je de naden te stijf zou breeuwen, dan zouden de houten penen of de rvs schroeven kunnen knappen. Het beste is om luchtig te breeuwen en af te werken met Tixoplast en dan moet de botter te water. De HK22 wordt eerst zonder te breeuwen onder de waterlijn gewaterd en nadat het hout is uitgezet wordt onder de waterlijn gebreeuwd en gekit. Als de botter na korte tijd weer op de wal staat kan definitief worden gebreeuwd en afgewerkt. Waar nog gelijmd moet worden, is het gebruikte hout nog niet helemaal droog. Wim Mendelts gebruikte tijdens zijn begeleidingsperiode watervaste Construct fiber express, een vezelversterkte, tixotrope, bouwlijm op basis van polyurethaan. Deze lijm hardt uit onder invloed van vocht. Het is een product van Giffon. Als alles volgens plan verloopt, dan kan de HK22 in de loop van deze zomer te water, zodat nog een deel van het seizoen meegemaakt kan worden.



links: De glorie van de werf "Veluvia". Op zeven hellingbedden konden schepen tegelijk op de helling, zodat de schippers niet op hun beurt hoefden te wachten. In de oorlog werden zowel hellingbedden als woonhuis gebombardeerd. Na de oorlog werden twee hellingen gerepareerd en het woonhuis van de familie Oost is opnieuw opgebouwd

rechts: Na de oorlog waren er tot 1969 nog twee hellingbedden in bedrijf. Op de achtergrond de werfshuur, waar in de jaren zestig jarenlang een aak stond waar Laurens Oost af en toe aan werkte. Toen het schip eruit moest, werd de loods afgebroken. Erachter de smederij waar Laurens Oost prachtig smeedwerk maakte.

HISTORISCHE PLEK

Toen ik in 1965 en volgende jaren regelmatig met ons botterjacht op de werf "Veluvia" van de familie Oost stond, was er op de plaats waar nu de Botterloods is ook een botterhelling. Die was eigendom van de Visserij beroepsvereniging "Onze Toekomst" en aangelegd omdat de familie Oost een collegawerf opkocht en liquideerde, zodat de vissers alleen nog bij "Veluvia" op de werf konden. Op de eigen helling was hellingen voor de vissers goedkoper, maar in de jaren zestig heb ik er nooit activiteit gezien. Tot de Tweede Wereldoorlog telde Harderwijk maar liefst zeven hellingbedden. In 1944 werden werf "Veluvia" en het woonhuis van Oost gebombardeerd. Daarna bouwde Lourens

Oost de werf weer op en er werden regelmatig schepen op de helling gehaald en gerepareerd. Wij gingen er elk jaar op de helling, vaak pas in december of januari, dan kon werfbaas Laurens Oost met zijn zoon Johan aan het botterjacht werken. Ik sliep de hele week aan boord en treinde op zaterdagmiddag weer naar huis in Haarlem, voor schone kleren en een douchebeurt. 's Morgens om 7 uur werd er op de romp geklopt met de kreet 'we gaan beginnen' en dan moest ik zorgen dat ik ontbeten had. Tussen de middag bracht mevrouw Oost een emmertje onderaan de helling. Onderin zat een nagerecht, erop lag een bord met warm eten, afgedekt met een bord en daarop een kop soep. Zo kon ik, zittend op een stuk hout, dineren. Het ontbijt

en de avondboterham verzorgde ik zelf. Het voordeel was wel dat ik het vak aardig onder de knie kreeg: rot hout slopen, helpen met inmeten van nieuwe liggers, spanten of huidgangen en branden, je leerde er alles. Als er echter een visserman kwam met problemen, kon het gebeuren dat we weer te water moesten, want de visserij ging voor. Toen de werfbaas in 1969 uiteindelijk op hoge leeftijd stopte, werd alles verkocht.