

# Reddingsplan voor Vollenhovense Bol „Aemilia II”

## De restauratie

*Elke reparatie of restauratie begint met het klaarmaken van het object, het tekenen en meten van verschillende zaken en natuurlijk met het slopen van de te vervangen onderdelen. Dit sloopwerk moet met beleid gebeuren. Het eerste grote onderdeel van mijn restauratieplan zou het vervangen van het vlak worden. Hiervoor moest het oude vlak gesloopt worden.*

*Op 10 maart was de berghoutgang vastgezet en was ook de mal voor de volgende gang al gereed. Het maken van deze mallen gebeurde door de werf aangezien dit toch een klus is die te hoog gegrepen is voor een goedbedoelende amateur.*

*De oude BU 22 is toen echter in drie weken tijd meer veranderd en opgeknapt dan in de zestig jaar daarvoor.*



### HET SLOOPWERK

De slechte staat van het vooronder en de romp bracht met zich mee dat het schip niet voldoende „stijf” was om zomaar even het vlak eronder vandaan te halen. Het verband in de romp moest eerst weer verzekerd zijn,

zodat het schip niet volledig uit model kan raken, of in zou kunnen zakken. Besloten werd om in het vooronder eerst vier nieuwe zitters en acht oplangers aan te brengen. Tevens moesten alle liggers vervangen worden. Bij verdere beschouwing bleek

*In de week van 10 tot 17 maart 1990 werd de nog ontbrekende gang aangebracht. De mooie vorm van het schip begint zich weer duidelijk af te tekenen. Het enthousiasme van de eigenaar, de werf en de belangstellenden neemt steeds grotere vormen aan. De stoere bolle kop trok veel bekijks en oogstte alom bewondering.*



één van de grote oplangers bij het zeilwerk ook te slecht te zijn om te handhaven. Deze werd al versterkt door een ijzeren profiel. Na deze constatering was de tijd rijp om het vooronder helemaal leeg te maken.

Vóór het transport reeds was alle overbodige betimmering verwijderd, maar nu moest de betonnen fundering eraan geloven. Een dagje stevig doorhakken en wrikken met de koevoet brachten zo'n slordige 250 kilogram beton en troep bovendecks.

De „ondergrond” was vochtig, de liggers waren tot turf verworden en ik zag eruit als iemand die twee weken in een modderige sloot heeft gelegen. Door een paar gaten te boren in de bodem werd het probleem van het vocht opgelost, en na een paar weken was die weer redelijk droog. De oude zittertjes werden er één voor één uitgehaald en afgetekend op de binnenzijde van de romp, zodat later nog de plaats te zien was waar de nieuwe moesten komen. Deze zitters waren dermate rot dat ze niet als mal voor de nieuwe te gebruiken waren. Ze braken gewoon af of vielen als turf uit elkaar. Van multiplex maakte ik nieuwe mallen en wel op de volgende wijze.

Met een timmermansduimstok bracht ik het verloop van de romp over op een plaatje multiplex en zaagde dit uit met een decoupeerzaag. Zo kreeg ik een ruwe vorm die ik haaks op de romp vastkleemde. Inmiddels had ik een wielkje gemaakt met een gat in het midden waar precies een potlood in past.

Rollend met het wielkje langs de romp kwam de vorm die ik nodig had exact op de ruwe mal te staan. Uitzagen en pas maken met de schuurschijf was dan nog een kwestie van minuten. Op deze manier waren de mallen redelijk vlot beschikbaar en werden overgezet op Europees eiken, dat op de werf in ruime mate voorhanden was.

Toen begon eigenlijk pas het echte mooie werk. De mal heeft maar een breedte van 10 mm, terwijl de echte



TEKST EN FOTO'S:  
CAROLUS Z. VAN KESTEREN

## deel 3

*In het vooronder zag het er inmiddels heel wat netter uit dan zo'n 6 maanden daarvoor. De nieuwe gangen, zitters en oplangers zorgden daarvoor een nette, opgeruimde indruk.*

*Na het slopen van de zeil- en rommelplank in het vooronder bleek dat de constructie van de dwarsspanten niet geheel origineel meer was. Bij het vervangen van het vlak en de kimgangen zou dit later gecorrigeerd moeten worden.*

zitter al gauw 7 à 8 cm breed is. Dan krijg je te maken met de „zwei”. Dit is het rondlopen van de romp waardoor de zitter aan de ene kant dikker is dan aan de andere kant. Het precies pas maken van zo'n ding kostte, zeker in het begin, vrij veel tijd. De liggers gaven meer problemen omdat het vlak bol stond. Met een dissel moest dit echter eerst weer echt vlak gemaakt worden. Dit viel nog niet mee omdat dat helemaal vol zat met pennen en spijkers. Maar met een goede haakse slijper kom je een heel eind. Aangezien de kimgangen alleen nog maar uit molm en turf bestonden kon voor de liggers slechts een ruwe mal gemaakt worden. Bij het aanbrengen van het nieuwe vlak en de kimgangen zouden die nog pas gemaakt moeten worden. Al met al kostten dit soort klusjes erg veel tijd en tegen eind januari (1990) was ik zover dat met het bevestigen van de zitters en oplangers begonnen kon worden.

### DE ROMP

Op 17 februari wachtte mij de verrassing van mijn leven. Nietsvermoedend arriveerde ik rond half tien op de werf, voorbereid om verder te gaan met het één voor één vervangen van de nog resterende oplangers. In de voorafgaande week waren er aan bakboord en stuurboord twee hoofdgangen ingezet door Henk van Halteren en Zeger Nieuwboer. Wat was dat een mooi gezicht. Nieuwe, 29 cm brede gangen met een dikte van één en een kwart duim. In deze tijd is dit geen erg gangbare maat meer, maar in 1919 werden dit soort scheepjes zeer degelijk gebouwd en werden de diktes ruim gehouden. Dit leverde mij echter wel wat problemen op met de levertermijn van het benodigde hout. Tot het eerst inzetten van een paar nieuwe gangen was, in afwijking van het restauratieplan, door de werf besloten om nog wat extra stevigheid te verkrijgen als het schip van de slede getakeld zou wor-



den om aan het vlak te gaan beginnen. Doordat de nieuwe gangen aan de binnenzijde iets minder bol waren dan de oude moest er echter wel veel verschaafd worden aan de reeds gezaagde oplangers. De mallen daarvoor waren immers op de oude gangen afgezet. Maar, al doende leert men, zegt men wel eens. In de daarop volgende twee weken ging ik verder met het vervangen van oplangers en werden er door de werf in de kop aan bakboord en stuurboord een nieuwe sluitgang en berghoutsgang gezet. Hierdoor werd het scheepje al weer wat toonbaarder voor het oog. De publieke belangstelling nam dan ook hand over hand toe en ook de zoons van de vroegere eigenaar Jan Hopman uit Spakenburg kwamen regelmatig de vorderingen in ogenschouw nemen. Iedereen roemde de prachtige bolle vorm van de kop. Hier had men nog eens een gaaf voorbeeld van een schip dat de naam Bol waardig was.

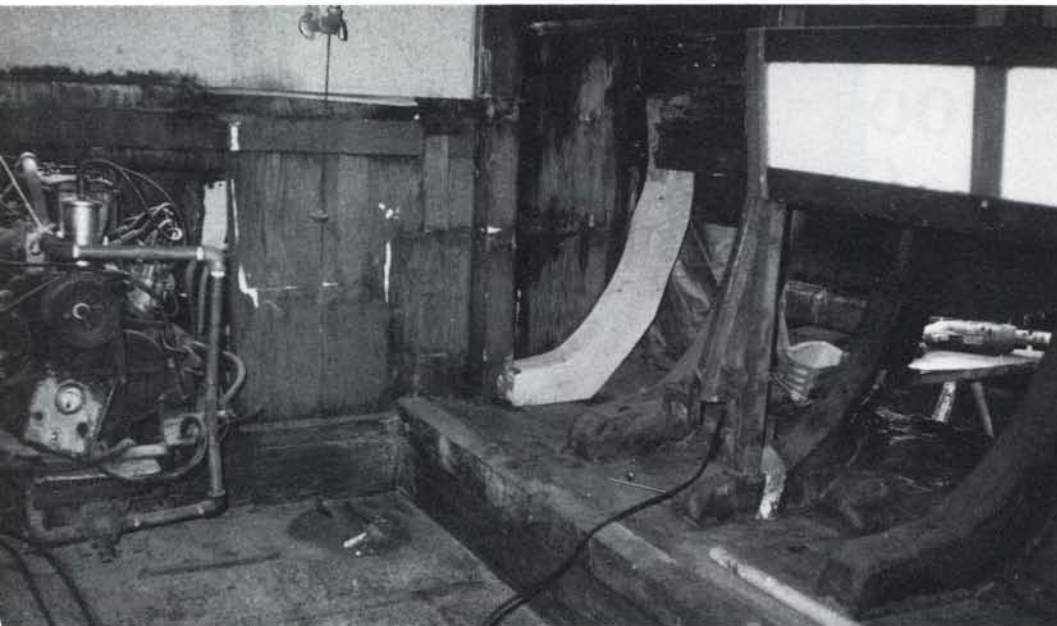
Ik had inmiddels mijn les geleerd en maakte alleen nog mallen op die plaatsen waar reeds een nieuwe gang in de romp zat.

Twee dekenpootjes aan bak- en stuurboord waren ook aan vervanging toe. Opvallend was dat de pootjes symmetrisch ten opzichte van het midden moesten worden vervangen. Aan beide zijden was dat degene tegen de achterwand van de kajuit. Op de aanhechting waterde het in waardoor de conditie van de draam en de dekenpoten daar het slechtst was. De tweede zat twee plaatsen naar voren. De onderlinge afstand tussen de pootjes was zo'n 28 cm. Door deze kortere afstand hoefden ze niet zo zwaar te zijn. Een dikte van 8 cm en breedte van 10 cm bleek in de praktijk ruim voldoende.

Op zaterdag 10 maart had ik gelukkig veel hulp van Maarten van Soestbergen. Met vereende krachten sloopten we de keuken (weliswaar met beleid) zodat we weer duidelijk konden zien waar we mee bezig waren.

Omdat je niet getweeën mallen kunt maken met mijn bescheiden hoeveelheid gereedschap begon hij alvast aan het losmaken van de benzinemotor. Dat het een flinke klus was om een bonk roest die zo'n vier jaar niet meer is bijgehouden los te koppelen behoeft nauwelijks enige uitleg. Terwijl ik de dekenpootjes vervaardigde werden de nog bruikbare onderdelen van de motor stuk voor stuk door hem gedemonteerd. Gelukkig bleken de keerkoppeling, de oliekoeling, de dynamo en de startmotor nog in redelijk goede staat. Tijdens die dag vatte ook de overtuiging post bij mij dat het beter zou zijn de huidige Renault Fregat benzinemotor met zijn





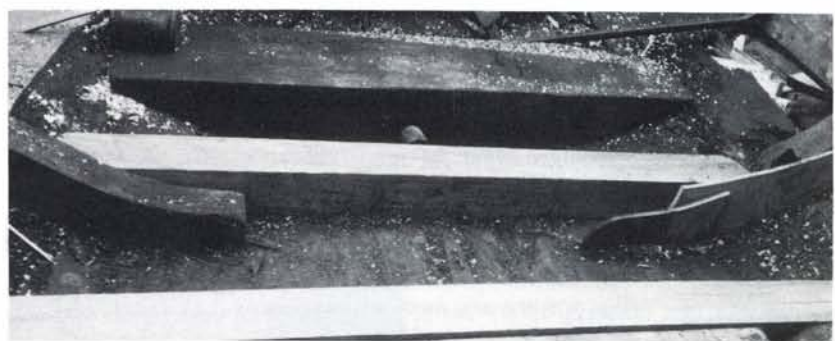
10 maart 1990. Het interieur van de kajuit wordt verruimd door het afbreken van het keukenblok en de kastjes. Hierdoor werden de motor en de dekenpootjes aan bakboord goed bereikbaar en kon er doorgewerkt worden die dag.



In de week van 10 tot 17 maart worden de ontbrekende gangen tot aan de achtersteven doorgetrokken en vastgezet door de werf. Onder de doft echter, bleek nog een spant vervangen te moeten worden om meer stevigheid te krijgen.



Na het verwijderen van de oude gangen werd ook de kuip van buitenaf eenvoudig bereikbaar.





## HET BRANDEN VAN DE GANGEN

Om de gangen in de juiste vorm langs de romp te buigen moet het hout gebogen en getordeerd worden. Dit gebeurde, zoals dat al eeuwen gebruikelijk is, door druk en hitte.

Door de gangen aan één zijde vast te klemmen en op andere plaatsen te ondersteunen kan door verhitting met branders het hout gebogen worden. Tevens werd aan het andere uiteinde een gewicht geplaatst. Toen het hout door en door verhit was, ging het vanzelf buigen. Met een natte doek of veger werd verschroming voorkomen. Door het verplaatsen van de steunpunten werd de gang zeer geleidelijk onder de juiste hoek gebogen.

Met behulp van een zachte rondijzeren staaf die langs de romp is gebogen kon gecontroleerd worden of de juiste kromming al was bereikt. De juiste wrong (draaiing) werd bepaald door ook dwars op de gang een kracht uit te oefenen. Met een wringijzer (een soort dubbele haak), een ijzeren staaf en bijvoorbeeld een emmer met ballast werd de juiste wrong verkregen.

Dat dit hele proces niet iets is wat je zomaar even doet mag duidelijk zijn. Alleen het beschrijven ervan is al een bezigheid op zich. Natuurlijk zijn er andere methoden denkbaar om het gewenste resultaat te krijgen. Deze zijn mede afhankelijk van het materiaal, de gewenste kromming en de traditie van de werf, of de streek van het land.

*Nog diezelfde dag (10 maart) waren de dekenpootjes aan stuurboord vervangen.*

*Maarten van Soestbergen (met haarband) hield zich bezig met het loskoppelen van de motor. Dat hiervoor af en toe wat zwaarder gereedschap nodig was blijkt op deze foto.*

vermogen van 62 PK en een gewicht van 300 kilogram te vervangen door een kleinere en lichtere dieselmotor. Dit had voordelen voor wat betreft de fysieke ruimte die vrij zou komen, en ook het brandgevaar (en daardoor de hoogte van de verzekeringspremie) zou afnemen.

Nadat de belangrijkste onderdelen van de motor waren gedemonteerd moest het „restant” (toch altijd nog goed voor een gewicht van zo'n 350 kilogram) uit de kuip getakeld worden.

Voor het eerst sinds weken liet de zon zich niet zien op die dag, en toen we aan het takelen toe waren bleek dat het alleen mogelijk was om dit via de dirk van de botter HZ 101 te doen. We bevestigden deze aan de oude steunpunten en legden een eiken plank van ongeveer 4 cm dik op het boord om de motor over heen te laten glijden. Met een geleidetouw om één van de kikkers op het achterhuisje moesten we het karwei kunnen klaren.

Het hijsen verliep voorspoedig doch op een bepaald ogenblik draaide de kikker weg waardoor de „rem” van het hele geval verdween, en de motor, die inmiddels vrij boven de kuip zweefde als een soort stormram met toenemende snelheid in de richting van de romp van de HZ 101 vloog. Door een gelukkig toeval kantelde de geleideplank en die bereikte de romp net iets eerder dan het zware blok. De plank versplinterde op twee plaatsen maar de botter had gelukkig nog geen krasje opgelopen.

Enfin, de motor was eruit en met vereende krachten werd die naar een veilige plek bovenaan de helling ge-

sjuwd, en goed ingepakt in het plastic. De gestaag neergutsende regen deed ons besluiten om de gezellige warmte van café De Fuuk op te zoeken voor een partijtje „kurken”. Dit is een variatie op het biljartspel.

### DE KUIP

Op zaterdag 7 april 1990 kon ik beginnen met het ontruimen van de kuip. De banken bestonden uit steunen met dwarslatten. Hierdoor was er daar weinig afgesloten bergruimte. De banken waren er vrij snel en netjes uit te halen, zodat de staande doft toen aan de beurt was.

Door de reparaties in de voorgaande decennia waren er tussen de originele tekening en de huidige situatie opvallende verschillen. In overleg met Henk (van Halteren) werd besloten de doft en het achterhuisje weer in originele staat terug te brengen. Tevens moest er volgens het „oud-eruit, nieuw-erin” principe gewerkt worden in plaats van eerst te slopen en dan pas de nieuwe delen te installeren. Dit verzekerde ons ervan dat de vorm van het schip exact gelijk zou blijven. Om dat nog wat beter te garanderen werd er een staaldraad gespannen dwars door het hele schip, van voor- tot achtersteven. Deze kwam in de daaropvolgende weken steeds meer onder spanning te staan, ten teken dat het geen overbodige actie van ons was geweest.

Allereerst werd het verband in de achtersteven weer teruggebracht en verzekerd door enige dwarsspannten aan te brengen die haaks op de achtersteven stonden en de nieuwe gangen met elkaar verbonden. Tijdens

het slopen van de doft werden nog oude achtkantige nagels met een spie aangetroffen, waar, in vroegere dagen, waarschijnlijk het blok van de grootschoot aan bevestigd werd. Ook lagen er onder het achterhuisje bovenop de benzinetank nog dwarsscheepse plankjes die helemaal tot molm vergaan waren. Waarschijnlijk de restanten van een eerdere opbouw. Voor de nieuwe doft gebruikten we een eiken plaat van 7 cm dik en 30 cm hoog. Op de bijgaande foto's zijn de verschillende stadia weer te zien. De ligger onder de doft was van cruciaal belang omdat die het vlak, de kimgangen en de achtersteven met elkaar verbond.

Daarom werd die ook wat dikker en steviger dan de andere liggers, nl. 15 cm hoog en 20 cm breed. Doordat hij precies in de punt van vlak moest komen, kostte het bijna twee zaterdagen om hem precies pas te maken. Een Bol is weliswaar een mooi schip maar er moest wat minder zwaar in zitten! Op 5 mei kon ik beginnen met de mallen voor de doft, het bankje, twee oplangers en twee liggers in de kuip. Ondanks een temperatuur van ruim 30 graden Celsius in de schaduw lukte het om op die dag alle mallen in de kuip af te krijgen. Hierdoor kon de werf in de week daaropvolgend vast het juiste hout selecteren en zagen, zodat ik op zaterdag rap door kon gaan met het pas maken van de verschillende onderdelen.

Ik begon met de liggers, omdat die toch een behoorlijk bindend vermogen had in de kuip, en omdat een goede plaat hout voor de doft niet meteen voorhanden was. Het werk vlotte redelijk, vooral ook omdat Bert Wagenaars van de WR 54 en ik besloten om samen wat gereedschap aan te schaffen, zodat we verzekerd waren van een scherpe schaaf en een goede haakse slijper met voldoende schuur-schijven. De werf beschikte ook over het benodigde gereedschap, maar op een gegeven moment bleek dat het toch wel prettig was om over wat eigen apparatuur te beschikken.

Een ander groot voordeel was dat de formaten van onze schepen zoveel uiteen liepen dat het afzaagsel van één ligger van de Wieringer Aak voldoende was om er drie voor mijn Bol van te maken!

*Op zaterdag 12 mei worden de drie nieuwe liggers pas gemaakt en vastgezet. Op de achtergrond is de grote ligger zichtbaar waar de doft op moest komen.*

*In de zonnige en zeer warme tijd rond eind april en begin mei 1990 was het werken in de kuip soms een echte beproeving. Desalniettemin schoot het werk redelijk op.*