

9

Reddingsplan voor Vollenhovense Bol

deel 5 „Aemilia II”

HET VLAK

Op 7 juli 1990 begon ik vol goede moed aan het slopen van het vlak. Een leuk klusje leek me dat. Je fijn uitleven op een 70 jaar oude, wrakke bodem. Ik had er in gedachten twee zaterdagen voor uitgetrokken, want dat oude hout en roestige blik zou er waarschijnlijk al af vallen als ik er alleen maar naar keek. Tenminste, dat dacht ik. Maar het zou nog heel wat voeten in de aarde hebben vooraleer het er écht onderuit was.

We begonnen het schip op te werken zodat het los zou komen van het helingbed. Dat moest uiteraard zeer zorgvuldig gebeuren om de „Suydersee” niet te doen kantelen. Het was ook noodzakelijk omdat je op een sledehelling niet bij de kielplank kunt komen. Die ligt immers vast op de slee van het bed en wordt hierdoor over de gehele lengte ondersteund. Ook werkt het wat handiger als er wat meer ruimte onder het vlak zit. Dit opkrikken nam door de bijzonder slechte weersomstandigheden de gehele zaterdag in beslag, dus het eigenlijke slopen begon op 16 juli. Ongeveer driekwart van het vlak was bedekt met blik (één of meerdere lagen) en daarna weer in de teer gezet. Waar de verschillende platen blik elkaar overlapt waren steeds nieuwe rijen met blikspijkertjes gezet. Het geheel leek op een oude lappendeken, bedekt met roest en zwarte stukken teer.

De bodem lijkt als los zand aan elkaar te hangen. Dit blijkt na enkele weken slopen niet het geval te zijn.

Het plan was om smalle stroken ter breedte van een vlakdeel uit het blik te slijpen, en dan steeds een deel van het vlak te vervangen. Ik begon met de platen rond de kielbalk. Tussen het bed en het vlak was ongeveer 20 cm effectieve werkruimte. Hier kon de grote haakse slijper van de werf niet tussen, zodat er met een klein handflexje gewerkt moest worden. Dit was het eerste dat het werk vertraagde. Ten tweede bleek blik met teer een taaie tegenstander. De slijpschijven vlógen er door (één per meter ongeveer). Na drie zaterdagen op mijn rug onder het vlak met slijpers, was er eindelijk een verantwoord deel van het blik verwijderd. Nu echter bleek ook het oude eikehout niet van wijken te willen weten. Met een kettingzaag werden de delen waar ik bij kon weggehaald. Onder het mastspoor, de hoofdschotten en de lijfstukken was dit evenwel niet mogelijk. Inmiddels was het 4 augustus geworden, en om de moed erin te houden besloot ik „even” een makkelijk stukje te doen. De bodem onder de kajuit zag er vanonderaf bijzonder rot uit. Als ik even de oude deken van binnenuit verwijderde zou door een paar flinke klappen met een vuisthamer dit stuk er waarschijnlijk zó uitvallen. Nou, vergeet het maar rustig. Onder de deken stuitte ik op vier platen beton van zo'n 175 kg per stuk.

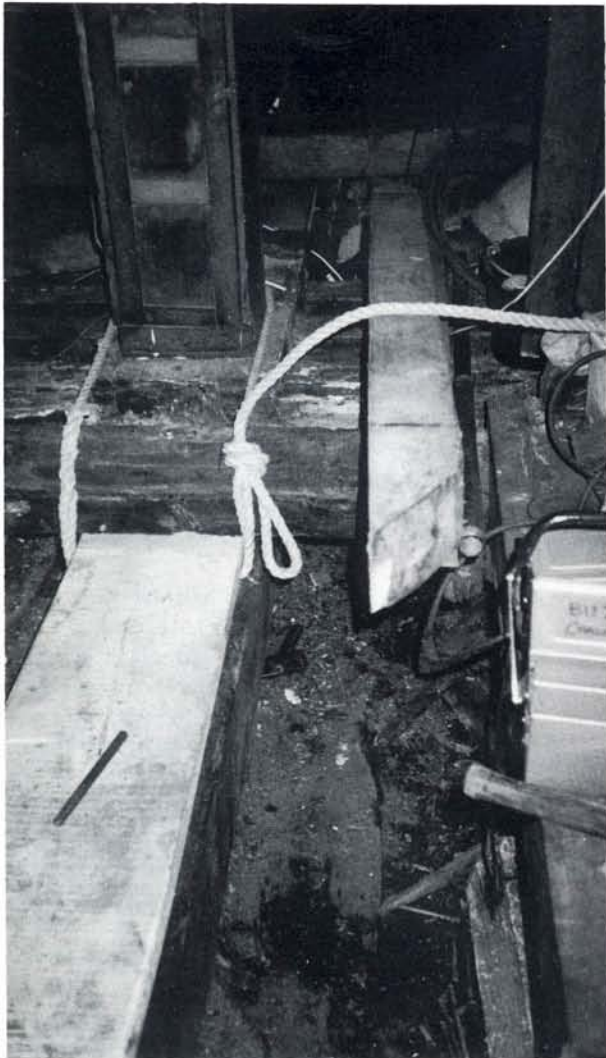
Nog meer ballast! Het beton was opgebouwd uit twee lagen; de onderste laag met ingegoten metaalschroot, gevolgd door naadloos tegen elkaar liggend betonijzer, afgedekt met een nieuwe laag beton. Het kostte me die hele zaterdag om dit te verwijderen. Zo volgde tegenslag op tegenslag. Het slopen van het blik en het taaie hout duurde al met al acht werkdagen. Ook het verwijderen van de oude pennen uit de schotten en overgebleven liggers kostte nog bijna twee volle werkdagen. Deze moesten er voorzichtig uit gehaald worden om de schotten niet te beschadigen en konden niet afgeslepen worden omdat op die plaatsen later weer deuvelds moesten komen. Op 1 september was uiteindelijk het oude vlak gesloopt. Achteraf bekeken was de zomer van 1990 ook figuurlijk een lange, hete zomer geweest.

Toen kon de werf beginnen met het plaatsen van het vlak. Precies als met het plaatsen van de gangen in maart kun je wel stellen dat het werkklaar maken van een gedeelte veel meer tijd in beslag neemt dan het eigenlijke restauratiewerk; het bevestigen van nieuwe onderdelen.

De kielplank en de rest van het vlak lagen al enige weken uitgemeten op de vloer van de werkplaats, zodat deze vrij snel konden worden ingezet. Voor het vlak werden vijf windge-

Er gaat niets boven een degelijke kajuitvloer, maar zoveel ballast is toch wel een beetje teveel van het goede...





De kielplank moest de nodige stevigheid geven in de lengterichting. (28 september 1990)

In de winter zal het best aangenaam zijn in de oude smederij bij de werf. Inge-spannen probeer ik hier het benodigde aantal pennen van een gestuikt kopje te voorzien.

droogde eiken planken met een lengte van 7,35 m, een breedte van zo'n 30 tot 35 cm en 4 cm dik gebruikt, die met houten deuvels aan de hoofdschotten en de liggers werden bevestigd.

Begonnen werd met de kielplank die weer de broodnodige stevigheid moest geven en daarna ging het verder van binnen naar buiten. Op 15 september, (net op tijd voor de Spakenburgse Visserijdag) zat het nieuwe vlak eronder. Tevens waren er in de kop nog twee oude gangen verwijderd, zodat er van zowel bak- als

stuurboordzijde vrij eenvoudig in het vooronder naar binnen gekeken kon worden. Dit verhoogde de publieke belangstelling voor de „Suydersee” aanmerkelijk.

Die zaterdag tijdens de Visserijdag werden het dorp en de werf overstroomd door nieuwsgierige dagjesmensen en vele geïnteresseerden. Alle schepen waren te bezichtigen en zowel Bert Wagenaars van de WR 54 (ook in langdurige restauratie) als ikzelf hadden een uitstalling gemaakt met foto's en een verhaal over de gang van zaken tot op dat moment. Zelf waren we bijna continu bezig met uitleggen en „rondleiden” in onze schepen (in een Bolletje ben je daarmee vlug klaar, natuurlijk).

Op de werf werden botters gehelmingd, schoongeschrobd en weer te water gelaten. In de haven en op het

Spui gonsde het van de activiteiten zoals paling roken en bakken, netten boeten, zeilen tanen enzovoort. Even herleefde het verleden op prachtige en kleurige wijze, mede door de vrolijke klederdracht.

In de grote loods van de werf waren tientallen modellen te zien van vissersschepen van de Zuiderzee. Zoals reeds eerder vermeld is er van mijn schip ook een model vervaardigd door Steven Hopman uit Spakenburg en ook dit was juist vóór deze dag gereed gekomen. Het was prachtig te zien hoe de lijnen van het model, en die van zijn grote broer op de helling langzaam steeds meer op elkaar gingen lijken. Al met al was het een prachtige dag en de brede belangstelling was zeker opwekkend en motiverend om verder te gaan met het grote karwei.

Tijdens de Spakenburgse visserijdag op 15 september 1990 had zowel het model-scheepje als zijn grote broer niet over publieke belangstelling te klagen.



DE ROMP II

De daaropvolgende drie weken werd er door mij niet aan de boot gewerkt, want ik genoot samen met mijn kersverse echtgenote van onze huwelijksreis.

Henk en Zeger echter gingen als de weerlicht verder om mij bij mijn terugkomst op 6 oktober een bijzondere verrassing te bereiden. De bakboordzijde van de romp was gereed, en aan stuurboord ontbraken nog slechts twee gangen. Aangezien ik nog vier dagen vakantie tegoed had,

Reddingsplan voor Vollenhovense Bol „Aemilia II”

Het branden van de gangen is een vak dat men niet zomaar onder de knie heeft. Voor Zeger Nieuwboer is het echter dagelijks werk.

besloot ik om op 9 en 10 oktober zelf ook nog aan de slag te gaan om wat liggers en de staande doft vast te zetten op het nieuwe vlak. Met name die doft was nog van belang voor het verband van het achterschip. Hierop konden de nog ontbrekende gangen worden vastgezet. Ook kon ik tijdens deze dagen het branden van de gangen fotograferen voor dit verslag.



Op 6 oktober 1990 was ineens het schip onder het berghout bijna klaar. Na maanden van gedegen voorbereiding neemt het vervangen van de oude delen relatief weinig tijd in beslag. De donkere streep in het midden is het lijfstuk. Hier begon vroeger de bun.

Nieuw voor mij was het „smeden” van koppen op de RVS pennen die we gebruikten boven de waterlijn. Ondanks de frisse buitentemperatuur wordt het in de smidse binnen korte tijd behoorlijk warm. Met een klein beetje mazzel en veel zweet slaagde ik erin een gering aantal pennen aan één zijde te stuiken. De andere kant werd op de slijpsteen taps geslepen. Het bleken er uiteindelijk genoeg te zijn om deze fase van de strijd behouden door te komen.

Voor wat betreft enige andere werkzaamheden had ik onverwacht hulp van Richard van Dommelen, die de boorden heeft ontdaan van bijna alle witte verf en beslag en puttings die overbodig geworden waren omdat de nieuwe mast weer de oorspronkelijke lengte zou krijgen tot op het mastspoor en alleen met een massieve voorstag gestaagd zou worden. Alleen aan weerszijden van de boeg bleven de boorden nog wit omdat daar oude delen zitten die toch nog vervangen moeten worden.

Tussen 12 en 20 oktober werden de resterende SB gangen aangebracht, gebreeuwd en voorzien van een tijdelijk laagje D2 olie om, zonder al teveel verkleuring of verwerking, de



winter door te komen. En ineens, eigenlijk vrij plotseling, was alles klaar voor een (tijdelijke) officieuze te-waterlating.

DE TEWATERLATING

Op zaterdag 20 oktober was het dan eindelijk zover.

Na ruim een jaar werken, ploeteren, dromen en rekenen, zou nu blijken of het eerste deel van de restauratie een succes geworden was. Rond een uur of elf zou het allemaal gaan gebeuren. Een aantal vrienden en geïnteresseerden (waaronder de familie Prins; die de Aemilia II bijna 40 jaar geleden kochten) was gekomen om het schip weer even in haar element te zien. Joost Prins had thuis zelfs nog wat kleine blokken gevonden (o.a. voor de vlag en het bijzetten van speciale wimpels) en deze meegenomen. Zelfs het zonnige en zachte weer werkte mee aan een feestelijke stemming.

Ik begon met het weghalen van het dekzeil dat over de plecht zat, en het opruimen van nog wat hout dat normaal op het kajuitdak lag. Een schip moet er toch een beetje opgeruimd uit zien als het van de helling glijdt,

nietwaar? Rond half elf waren de voorbereidingen bij het bed van de helling, zoals het vastmaken van het remtouw om de maskoker en het neerleggen van de goed ingevette geleidebalken voor de kimmén, klaar. Toen iedereen was gearriveerd en de schipper in spé aan boord was ging het schip toch nog vrij plotseling de helling af. Te plotseling in ieder geval voor de videocamera van Martin van Berkel, die hierdoor nét de cruciale plons niet van zeer dichtbij in beeld wist te brengen.

Nu, daar lag ik dan te dobberen in de haven van Spakenburg. Eerst maar even snel speuren naar eventuele kleine lekkages. Gezien het feit dat het vlak nog niet gebreeuwd was viel het heel erg mee. Geen „spuiters” alleen een paar kleine „lopertjes” in het vlak en achter een oud spantje aan bakboord in de kop. Al met al was dat met een klein pompje goed bij te houden. Henk van Halteren bestond het zelfs om gewoon op zijn sokken aan boord rond te lopen zonder natte voeten te krijgen! Natuurlijk lag het achterschip van de „Suydersee” nog te hoog op het water omdat de motor nog niet geplaatst was (die is zelfs niet



De tewaterlating. Foto: Tim Prins.



eens voorhanden) maar het voorschip lag prachtig waardoor de mooie ronde vorm uitstekend tot zijn recht kwam. Hier hoefde waarschijnlijk niet al te veel ballast meer in, hetgeen de diepgang in de toekomst zeer ten goede zou komen. Als het schip weer onder zeil is kan dat toch pas goed worden bekeken.

We boomden het schip naar de zijkant van de helling en zetten de pomp even aan. De belangstellenden kwamen nu ook een kijkje nemen aan boord en degenen die gedurende de laatste weken de binnenkant niet meer gezien hadden, verbaasden zich over de ruimte die het schip bood.

In een wiebelend roeiboortje voer ik om het schip heen om dit nog eens vanuit een ander oogpunt te bekijken. Het beviel me uitstekend hoe het schip erbij lag. Wél zie je natuurlijk nog tientallen dingen die nog gedaan zouden moeten worden, maar het eerste resultaat van een jaar noeste arbeid was hoopgevend. Vanwege het prachtige weer besloten we die dag maar niet teveel meer te doen en gingen we met nog vier vrienden aan boord van de botter HZ 101 voor een tochtje op het Eemmeer. Bij terugkomst lag mijn scheepje op zijn nieu-



De nieuwe ligplaats.

we ligplaats aan de zijkant van de helling op het zogeheten „kleine” bed. Ik hoopte dat het daar niet zo lang zou hoeven liggen als op het grote bed in het midden van de helling. In gedachten hield ik rekening met een definitieve tewaterlating in juni 1991. Dit zou betekenen dat de opgelopen achterstand van zes weken op het restauratieplan, veroorzaakt door de benodigde tijd voor het correct slopen van het vlak, weer zou zijn ingehaald.

DE RESTAURATIE II

HET NIEUWE PLAN

Het leek me nuttig om eens een nieuwe inventarisatie van de activiteiten te maken nu er een mijlpaal was bereikt. Per slot van rekening waren een aantal werkzaamheden niet precies in de verwachte volgorde gebeurd. Hoofdzak was nu het schip vaarklaar te krijgen.

De totale planning voor de resterende werkzaamheden tot mei 1992 ziet er als volgt uit.

Al met al nog een hele waslijst van dingen die nog moeten gebeuren. Maar een aantal zaken, die niet beslist noodzakelijk zijn voor het vaarklaar maken van het schip, kan natuurlijk ook later nog gedaan worden.

NAWOORD

Na ruim twintig maanden werken om van een wrak weer een fraai schip te maken moet ik toegeven dat het niet altijd meevalt om consequent door te gaan. Soms moet je concessies doen ten aanzien van het oorspronkelijke plan of ten aanzien van de financiën. Dan wordt het nodig om het plan bij te stellen of werkzaamheden een ietsje uit te stellen. In juli 1991 kan er naar verwachting weer met de „Suydersee” gevaren worden. Ik denk dat die vreugde zeker opweegt tegen de uren die er in het schip gestoken zijn.