

Reddingsplan voor Vollenhovense

TEKST EN
FOTO'S:
CAROOL VAN
KESTEREN

WAT VOORAF GING...

In een zevental artikelen in vorige edities van S.d.Z. heeft u kunnen lezen over de lopende restauratie van de Vollenhovense Bol Aemilia II, ofwel de BU 22, zoals het schip nu nummert. Een bol van de werf van Huisman van de Ronduite, uit 1919. Oorspronkelijk gebouwd als vissersscheepje, later verbouwd tot jacht. Ook het wel en wee in het visserijverleden kwam al aan bod. Nu wordt het tijd om weer eens een actuele stand van zaken te presenteren met betrekking tot de voortgang van de restauratie.

NAJAAR 1991

Tijdens de Spakenburgse Visserijdag op 6 september 1991 is het schip weer te water gelaten. Het vlak en de romp zijn nu weer in goede conditie. Echter, de kuip en de bun zijn nog helemaal leeg. De stellingen voor de motor en de achterlaningen moeten nu gemaakt worden. Omdat de bun in de toekomst droog blijft, kan de motor laag boven het vlak geplaatst worden. Na veel pas- en meetwerk (o.a. in verband met de positie van de keerkoppeling) kon ik in oktober beginnen met het dwarsschot in de bun, dat zowel dient als steunpunt voor de motor als voor de deken-delen. Het achterschot heeft dezelfde functie. Nadat dit alles klaar was en vastgezet, kon de motor op zijn plek gehesen worden. De finale bevestiging moet nog even wachten omdat de motor eerst nog gereviseerd moet worden. Nu kan er begonnen worden met een klein steunbalkje voorin het voormalige ruim, zodat de deken-delen uiteindelijk op vier plaatsen ondersteund en vastgezet kunnen worden.

Omdat de lijfstukken niet exact recht zijn, maar enigszins hof verlopen kon de deken niet zo maar even recht gezaagd worden. Met schaven en passen en schaven ben je zo een paar werkdagen verder.

In mijn geval zijn dat dus evenzovele weken. Al met al krijg je het gevoel, na ruim twee jaar aan zo'n schip gewerkt te hebben, dat de vaart er een beetje uit gaat. Je bent ook relatief veel tijd kwijt met nevenzaken die noodzakelijk zijn voor het verdere

verloop van de restauratie, zoals een goede overkapping voor de winter, stroomvoorziening of domweg lopen zoeken naar een geschikt stuk hout. Al deze dingen vreten tijd, en „zetten geen nieuw hout aan het schip”. Toch houden we de moed erin want langzaamaan begint het geheel weer op een schip te lijken.

De stelling voor de achterlaningen had ook wat voeten in de aarde omdat die, volgens mijn informant, Jan Schuurman, een oud-visser uit Vollenhove, hoger lag dan de deken. Hoe hoog echter, kon alleen op het oog bepaald worden. Uiteindelijk bleek dat zo'n 8 centimeter te zijn. Ook de achterlaningen worden op vier plaatsen gestut. Een voorschot dat tevens de afscheiding vormt met de hoosgoot, twee steunbalkjes, en een balkje tegen de doft. Met een totale breedte van 2.37 meter voor op het schot, en 1.30 meter achter tegen de doft, kan het verloop van de laningen eenvoudig uitgerekend worden. De breedte van de (vuren) laningen verloopt van 9 tot 14 centimeter, minus de kantplanken, die wat breder zijn. Ik heb de laningen allemaal op dezelfde breedte gezaagd, en vervolgens tussen de kantplanken passend gemaakt. Met een kwast carbolineum erover ziet het geheel er professioneel uit, al zeg ik het zelf.

ZOMER 1992

Terwijl in Spakenburg de festiviteiten rondom de opening van de „Nieuwe” Oude Haven, en de Zuidwal Botterwedstrijden losbarstten, besloot ik dat

de tijd rijp was voor het verwijderen van de mastbank en de oude mastkoker.

Door eenvoudigweg de plecht vlak voor de mastbank door te zagen kwam dit geheel al rap op losse schroeven te staan. Een schraag onder de plechtbankjes zorgt ervoor dat deze nog steeds veilig te bewandelen is.

WEER OP DE HELLING

Op 20 juni ging het schip voor de derde keer in drie jaar tijd de helling op voor een volgende grote sprong voorwaarts. Dit keer stond het hele gedeelte van het schip vanaf het berghout naar boven toe op het programma.

In de periode dat het nog tewater lag waren de mallen voor de nog ontbrekende oplanger onder het zeilwerk, de bijbehorende knieën onder de mastbank en de stuurboord zwaardbolder gereed. Deze konden nu vrij snel gemaakt en bevestigd worden. Aangezien voor mij de vakantie nog niet is aangebroken is er erg veel werk door de werf van Nieuwboer verzet. De stuiten, de boegsels voor en achter, het stuurboord-berghout, de binnenwegeringen en de doft werden in twee weken tijd gemaakt en grotendeels bevestigd. In de komende weken bouten we alles vast, en wordt de motor gereviseerd. Nadat de romp voorzien is van een laag beits en teerlak onder de waterlijn kan het schip weer te water. Dit droge weer doet natuurlijk geen enkel houten schip goed dat op de helling ligt.

Na de tewaterlating staat de plecht voor de maand augustus op het programma, en de betimmering van het achterhuisje. Later in het najaar en gedurende de winter zal er nog gewerkt moeten worden aan de mast, mastkoker, mastspoor, de beschotting van het vooronder, de twee dubbele deurtjes, hooslaningen en twee liggers.

Daarna volgt nog het schuren zowel binnen als buiten, beitsen en het tui-gen. Volgens de laatste planning zal het schip in april 1993 weer zeilklaar te water worden gelaten.

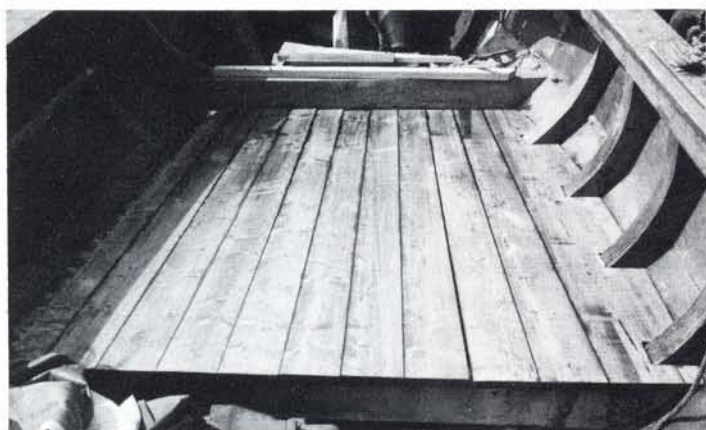
Bol „Aemilia II”

**BOEK OVER DE
VOLLENHOVENSE BOL**

(deel 8)

Samen met de mede-auteur Kees ter Laan hoop ik komende winter ons boek over De Vollenhovense Bol af te kunnen ronden. In het boek zal, behalve de geschiedenis van Vollenhove met de drie werven en de karakteristieke eigenschappen en de bouwwijze van de Bol, ook ruime aandacht worden besteed aan de opzet en begeleiding van een omvangrijke restauratie van een (houten) schip. Dit natuurlijk in de hoop dat anderen het voorbeeld volgen, aangezien het behoud van varende monumenten, ondanks de inspanningen van de behoudsorganisaties en de FONV nog veelal een zaak blijft van particulieren die er alles voor over hebben en er meerdere jaren aan spenderen. Afsluitend zal een overzicht gegeven worden van de houtscheepswerven en de behoudsorganisaties in Nederland.

Door de nieuwste stuiten en de nieuwe achterboegsels komt de oorspronkelijke vorm van het schip weer helemaal tot zijn recht.



De stellingen voor de motor en de achterlaningen zijn gereed. De achterlaningen kunnen nu gelegd worden.



Ondanks het hete weer wordt er in flink tempo doorgewerkt aan de BU 22. Stuiten, berghout, boegsels, binnenwegering en de mastbank zitten er in twee weken tijd in.