

zojuist een restauratie afrondde van de Volendammer Garnkwak en de hengst "Jan Korneel".

Een groot deel van de benodigde voorraad gezaagd eiken was al beschikbaar vanwege de geplande restauratie van de hengst TH 49, dus in principe konden we vrij snel van start.

Vanwege de eisen van de subsidieversrekker moesten er een nauwkeurige planning en begroting worden overlegd. Ieder die wel eens een nieuw huis heeft laten bouwen, weet hoe tijdsplanning en kostenplaatje uit de hand kunnen lopen. Bij de restauratie van en houten schip is dit pas echt een serieuze bedreiging.

November 1999

Samen met de twee scheepsbouwers sluiten Peter Hamer en Gerrit Zomer zich twee dagen op. De hele klus wordt van voor tot achter en van binnen naar buiten doorgesproken. Elk detail wordt 'uitgekleed' en zo goed mogelijk vertaald in manuren en materiaal-kosten. In dezelfde tijd gaan andere bestuursleden aan de slag om de subsidie-aanvraag bij elkaar te dichten. Ook de 12 vrijwilligers die zich al enkele jaren hebben ingespannen om de Alcyon boven water te tillen, stevast het Alcyon-team genoemd, gaan aan het werk. In drie dagen ligt er een volledige aanvraag, compleet met gedetailleerde begroting. Gesprekken met scheepswerf De Schelde leveren als resultaat dat we voor de duur van de

restauratie de beschikking krijgen over de voormalige timmerfabriek: een historisch pand aan de dokhaven van Vlissingen, de eerste betonskeletbouw fabriekshal van Nederland! Een schitterende locatie, vanwege de imposante ruimte en het bijzondere licht op elke plaats in de hal!

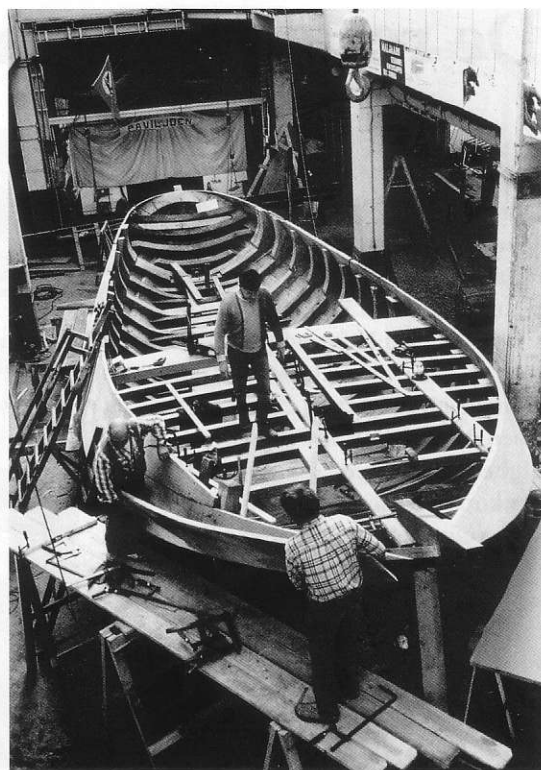
Aan de slag!!

De Alcyon wordt uit de mottenballen gehaald en naar Vlissingen gesleept.

1 december 1999. De Alcyon gaat uit het water en wordt midden in de hal geparkeerd.

3 december, het restauratie plan wordt goedgekeurd door de Eurregio Scheldemonden, waarmee de toezegging van de subsidie binnen is!!

Nu komt de trein echt in beweging: contracten met leveranciers (alles waterdicht en in drievoud, vanwege de subsidie-eisen!) worden afgesloten. De houtvoorraad gaat op transport van Harlingen naar Vlissingen. De lege fabriekshal wordt door de zeer enthousiaste vrijwilligers omgetoverd tot een heuse scheepswerf. Gereedschappen en machines worden aangeschaft en geïnstalleerd. De eigen organisatie wordt opgelijnd om tijdens het hele proces te kunnen voldoen aan de eisen van de Eurregio: maandelijks zal er van de voortgang gerapporteerd



Februari 2001

dienen te worden. Voor alle aankopen en werkafspraken worden procedures ontworpen. Voor de bewaking van de kosten en de voortgang stelt Peter Hamer zich beschikbaar als project-leider. Om de inzet van de vrijwilligers in goede banen te leiden werpt Harm Boerma (nooit boos te krijgen) zich op als teamleider.

Januari 2000. Co Ruissen ontpopt zich als een ware scheepstekenaar. Het schip wordt in zijn huidige, doorgezakte, vorm volledig opgemeten en in tekening gezet. Allerlei details worden uitgeschetst en op de foto vastgelegd. Inmiddels is er ook een promotieteam gevormd, onder leiding van Corrie Koster. Zij zal vorm geven aan een plan om zoveel mogelijk bezoekers te ontvangen en voor te lichten. In dezelfde fabriekshal wordt een heus informatie-paviljoen gebouwd, waar door middel van video- en powerpoint-presentaties het verhaal van de stichting en van de restauratie kan worden uitgedragen. In een van de wanden wordt een levensgrote vitrine opgenomen, waarvoor de bekende scheepsbouwer Remy Verras een van zijn hoogaarsmodellen beschikbaar stelt. De wanden worden aangekleed met info-panelen en Theo Kloet zet tien scheepsbanken in elkaar. Aan de buitenkant van het paviljoen wordt een oude scheepswerk-



Cees Droste werkt aan de Alcyon





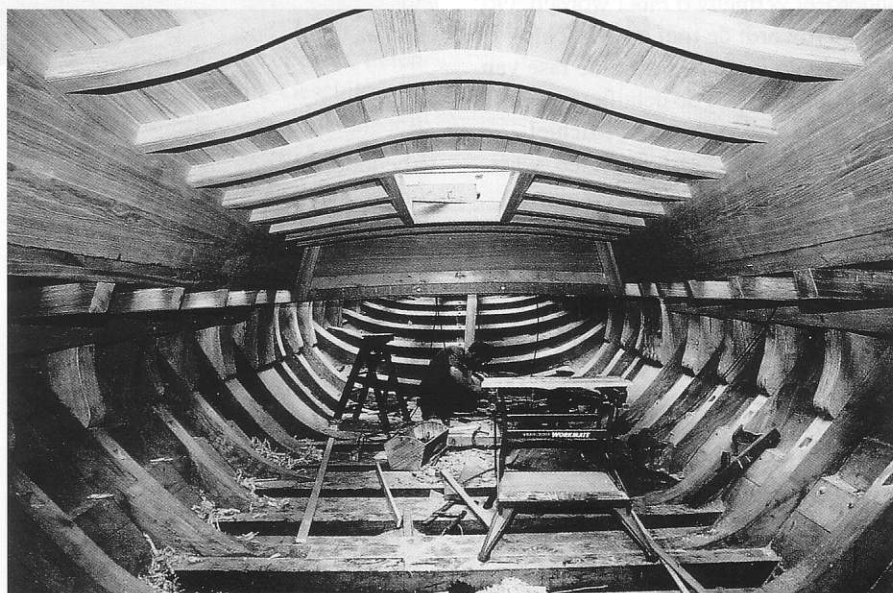
Een echte scheepswerf, sfeerfoto van het najaar 2000

plaats ingericht. Deze wordt meteen door Theo geannexeerd die hier het nieuwe roer maakt.

Het Alcyon-team gaat aan de slag met de voorbereidende werkzaamheden. Alvorens echt te kunnen restaureren moet het schip eerst in de oorspronkelijke vorm worden teruggebracht. Een bijna onmogelijke klus, omdat er geen oude tekeningen en totaal geen oude foto's (!) beschikbaar zijn. Verschillen van inzicht en eindeloze discussies zijn het gevolg. Terwijl het schip zoveel mogelijk wordt ontmanteld (alleen de kale romp blijft over!), wordt er zoveel mogelijk documentatie opgeduikeld uit de archieven. Op dat moment is er nog geen zekerheid over de oorspronkelijke bouwer van de Alcyon. Aangezien de meeste aanwijzingen toch wel richting Meerman gaan worden foto's van andere Meerman-schepen en gegevens uit de oude werfboeken met elkaar vergeleken. Dat de oude zeeg er met voorgaande reparaties volledig is

'uitgetimmerd' is duidelijk, maar hoeveel zeeg heeft er oorspronkelijk wel ingezeten? Zelfs het vlak vertoont nu een katterug, maar was het

oorspronkelijk recht, of was het hol gezet? Met een grote hoeveelheid trekstangen en dommekrachten gaan we aan de slag en het resultaat is een



Maart 2001, de kajuit is geplaatst

'bevredigende zeeg' van ongeveer 40 cm.

Ondertussen is het 1 maart geworden. Vanaf nu zal Peter Schouten 2 tot 3 dagen per week komen timmeren. In het kader van dit artikel gaat het te ver om elk onderdeel van de restauratie nauwkeurig te beschrijven. In grote lijnen komt het hier op neer dat met Peter het vlak, de stevens en een groot deel van de liggers worden vernieuwd. In september komen Cees Droste en zijn maat, Floris Barends, het team full-time versterken. Hans Priester ontpopt zich als een spantenspecialist.

Historische ontmoeting

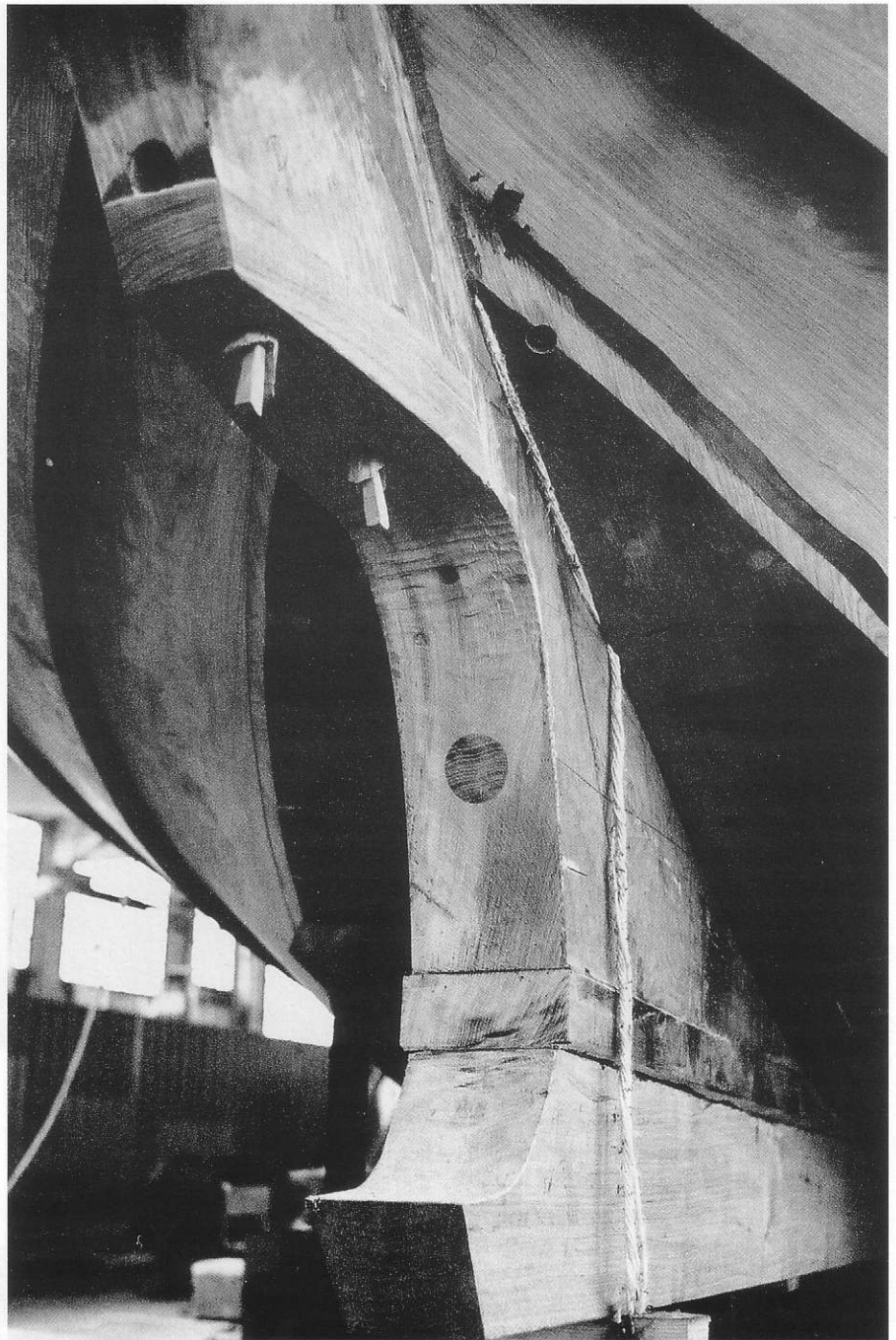
In november 2000 krijgen we plotse-ling contact met mw. Boumans.(zie het verhaal over de historie) Zij bezoekt enkele dagen later (op 88 jarige leeftijd!) met haar zoon, Jean Pierre, de timmerfabriek, en brengt een verzameling foto's mee aan de hand waarvan veel details eindelijk kunnen worden geverifieerd.

Boorden, boeisel en alle inhouten worden stuk voor stuk vernieuwd voordat Floris half maart 2001 afscheid van ons moet nemen. Na een jaar timmeren is de romp volledig vernieuwd en liggen de dekbalken van de plecht erin. Hebt u ooit een kale, maar complete romp van een nieuwe hoogaars gezien? Op ons allen maakt dit een diepe indruk: ze is werkelijk een beauty! Ondertussen wordt in Kortenhoeve door Peter de roef nieuw nage- maakt. Reparatie van de oude roef blijkt praktisch niet haalbaar, omdat elk onderdeel vernieuwd moet worden. Op 22 maart wordt de roef op het schip geplaatst en hiermee breekt de fase van het aftimmeren en de detaillering aan.

In Walsoorden wordt door Michiel Verras alle beslagwerk nagezien, waar nodig vernieuwd en alles verzinkt. Veel gezelschappen, toeristen, belang- stellenden, maar ook diverse school- klassen brengen regelmatig een bezoek. De kinderen worden allen aan het werk gezet en moeten met hout en touw- werk eenvoudige opdrachten uitvoeren. Als beloning ontvangen zij een scheepje in een flesje en het gevoel dat zij aan hun Alcyon hebben gewerkt!

Verantwoording

In alle details van de restauratie is getracht om het karakter van het schip



te behouden. Bijna alle originele constructies van het schip zijn gehand- haafd. Het originele model is weer, zo goed als mogelijk is, hersteld, hetgeen met een serie deelrestauraties nooit mogelijk geweest zou zijn. Noodzake- lijke afwijkingen zijn zorgvuldig gedo- cumenteed. Restaureren is heel veel genieten, maar vooral ook afscheid nemen.

In een anderhalf jaar durend proces is de oude Alcyon natuurlijk niet meer

'onze oude Alcyon'. Juist omdat zij niet meer bij elk zuchtje wind zal gaan kreunen en lekken betekent dit toch een beetje afscheid nemen. Wij hebben ons dat gerealiseerd, wetende dat dit de enige manier is om met zo'n bijzonder monument te kunnen blijven varen. En daarvoor werd zij in 1928 toch op stapel gezet?



Prioriteiten bij de restauratie

1. Het aanzien en de sfeer

Om de sfeer van de hoogaarsjachten van de twintiger en dertiger jaren zoveel mogelijk te behouden is besloten dat het uiterlijk van de Alcyon zoveel mogelijk herkenbaar moest blijven. Dat houdt in dat de vorm van de romp ongewijzigd is. Er is uitvoerig onderzoek gedaan naar de waarschijnlijk oorspronkelijke vorm van de romp, dus de hoeveelheid zeeg en de ronding in het vlak. Enerzijds staan Arnemuider hoogaarsen bekend om hun sterk geronde vlak, anderzijds gaf de constructie aan dat het vlak mogelijk niet extreem rond is geweest. Met dommekrachten onder de einden en spanschroeven dwarsscheeps is de romp in model gedrukt, tot er een vorm ontstond die zowel constructief als esthetisch geloofwaardig was. De zeeg bedraagt nu een 40 centimeter, wat overeenkomt met 3,2% van de zeeg-lengte. Ook het voordek lijnt nu weer goed met de mooie zeeg die zo kenmerkend is voor de hoogaarsen. De oorspronkelijk achtersteven was feitelijk niet berekend op de doorvoer van een schroefaskoker. Om haar sterkte te verbeteren is de nieuwe iets breder gemaakt. Ook staat zij een fractie steiler dan de oude, om daardoor wat meer ruimte te creëren voor het schroefraam.

De spanten en liggers zijn getrouwe kopieën van het oude hout. Onder de dekbalken is een langswegering aangebracht om een van de bekende zwakheden van de hoogaars, de lang-scheepse sterkte, te verbeteren. Hiermee hopen we het toekomstige proces van uitzakken te vertragen, waardoor de sierlijke lijn van het schip behouden blijft.

Ook bepalend voor de sfeer is de

Enkele cijfers van de restauratie:

Vervanging van	62 krommers
Verwerking van	45 M3 eikenhout
timmerlieden	3300 uur
vrijwilligers	4800 uur

Totale kosten	fl. 615.000
Af: inbreng vrijwilligers	fl. 98.000
Saldo	fl. 517.000
Euregio-subsidie	fl. 410.000
Eigen middelen/tekort	fl. 107.000

Aan de restauratie werkten mee:

Nico Boer
Harm Boerma
Adri Boone
Sjaak de Bruyne
Cees Dieleman
Bart de Graauw
Leo de Groot
Joop Ham
Peter Hamer
Frank Herman

Chris Joziase
Jan de Klerk
Theo Kloet
Corrie Koster
Wim Kramer
Jaap Lievense
Jeroen van Loon
Henk de Muynck
John Oreel
Hans Priester

Co Ruissen
David Schot
A. van der Slot
Suzan Sol
Jan Spruit
Dolf Tabatchnik
Arend Teesink
Marijn Verschuure
Thijs Vierling
Gerrit Zomer

afwerking van het interieur, wat door de jaren heen nogal vertimmerd was. Het is echter ook nodig te kunnen varen met een tiental gasten, wat weer andere eisen stelt. Daarom is ervoor gekozen de roef als een grote open ruimte af te timmeren, zoveel mogelijk met gebruikmaking van de oude betimmering. Het resultaat is een interieur dat qua sfeer aan de jaren twintig herinnert, maar toch onopvallend aangepast is voor het varen met meerdere gasten. Ook het materiaal van de zeilen is op die basis gekozen, het Clipperdoek is een modern kunststof doek, met het aanzicht van Egyptisch linnen, en volledig volgens de oude tradities met de hand gelijkt. Het vooronder zal volledig authentiek worden uitgevoerd met kooien, fornuis, etcetera.

2. De constructieve zuiverheid

Alle inhouten werden uitgevoerd in massief (Deens) eiken. Het lamineren van spanten e.d. is niet aan de orde geweest. De oorspronkelijke kimboorden waren uit zeer brede delen samengesteld: tot 96 cm! Geschikte delen van deze breedte zijn niet meer te krijgen. Om deze reden werden de nieuwe kimboorden samengesteld uit twee gangen.

Het formaat van de banden en kussens in voor- en achterschip geeft aan dat het schip als visserman werd opgezet. Ze moest tegen een stootje kunnen. Als jacht had dit wellicht wat lichter kunnen worden uitgevoerd. Toch zijn deze constructies volledig gehandhaafd. Voor een betere doorvoer van de schroefaskoker werd de vorm van het

slemphout in het schip iets aangepast. De klassieke verbinding van houten nagels en deutels is niet meer toegepast. Als beter alternatief werd gekozen voor vuurverzinkt ijzer onder de waterlijn, en zeewaterbestendig RVS erboven.

3. Levensduur/afwerking

Bij de meeste verbindingen is veelvuldig gebruik gemaakt van Tencofix en Sikaflex. Het binnenschip zal volledig worden geconserveerd met Defence Combi, een schimmelwerend product. Buitenom is gekozen voor een klassiek (jacht)lak-systeem.

4. Gebruiksvriendelijkheid

Vanwege het varen met gasten is meer aandacht besteed aan comfort en veiligheid, hetgeen zich uit in een professioneel elektrisch systeem, met 3-traps-lader, GPS-ontvanger, marifoon, etc. Ook is voorzien in een toilet met vuilwatertank, waarmee wordt voldaan aan de tegenwoordige milieu-eisen. ■

