

„Zeilen, blokken en touwwerk waren al opgeruimd, maar de puinhoop is nog duidelijk zichtbaar...”



*Waarschijnlijk geschrokken van het achterstallige onderhoud en de kosten die restauratie met zich mee zouden brengen, besloot Lautenslager maar helemaal niets meer met het schip te doen. Touwwerk, blokken, rakbanden en dacron zeilen bleven allemaal aan boord liggen. De dekzeilen werden niet gebruikt zodat zon en regen vrij spel hadden en het schip open en bloot voor passanten bereikbaar en toegankelijk was.*

Dit laatste resulteerde achteraf gezien, in het verdwijnen van de daklijst met de plaquettes en twee koperen korvijsnagels. Door inwatering langs de gangboorden en bij de waterbalk, stond er een flinke laag water op de deken waardoor de spullen in de kajuit in een laagje water lagen van zo'n 10 cm diep. Het touwwerk was weggerot en een aantal blokken was niet in veel betere staat.

Achteraf gezien echter, was de vochtige conditie haar behoud. Uitdroging en de wijze waarop ze op vier tonnen was gezet hadden het schip anders waarschijnlijk doen breken. Het vooronder was een onoverzichtelijke chaos van dekzeilen, beddenframes

en beton. Het allereerste werk was het ontruimen van het schip. Onvoorstelbaar wat een puinhoop je aantreft als je daarmee begint. Allereerst moest ik een ruimte hebben waarin ik de zeilen, gaffel, zwaarden, blokken etc. kon opslaan. Hiervoor was een grote opruiming in mijn eigen berging noodzakelijk. Eén zondag flink aanpakken en een klein werkplaatsje met opslagmogelijkheden was ingericht (ongeveer 12 vierkante meter vloeroppervlakte en 2 meter hoog). Hierin zou het dus woekeren met ruimte worden. Beetje bij beetje werden de verschillende onderdelen van het schip (zwaarden, roer, anker, boomfok, bokkepoten, blokken en zeilen) naar de berging overgebracht,

## deel 2

# De voorbereiding

en langzaam werd het daar voller, terwijl de „Suydersee” van binnen weer de vorm kreeg die Huisman in Wanneperveen in 1919 reeds in gedachten had. Alleen de kajuit uit 1949 zal er op blijven. Deze concessie heb ik gedaan omdat zo'n kajuitje toch makkelijk is, terwijl het kleine vooronder wat weinig ruimte biedt als het onverhoopt slecht weer is.

Op 21, 22 en 23 september werd het interieur gefotografeerd, en de verschillende delen van de betimmering aangegeven op tekening, zodat ik later de onderdelen weer zou kunnen herkennen en, voor zover nog bruikbaar, terug kan plaatsen. Andere delen die vervangen moeten worden zouden als mal kunnen dienen voor hun opvolgers.

Op 5 oktober was alle troep opgeruimd en de nog bruikbare spullen waren opgeslagen in mijn berging. Met het oog op de geplande datum voor het transport moest het schip naar een andere plek op het werfje verzet worden. Immers tegen die tijd zou het weer helemaal ingebouwd zijn tussen jachten en motorkruisers die daar hun winterstalling hadden. Na twee maanden voorbereiding zou het grote avontuur dan echt gaan beginnen.

## HET TRANSPORT

Op 28 oktober 1989 was alles geregeld voor het transport van de „Suydersee” naar Spakenburg. In alle vroegte werd het schip voorzichtig op een grote truck geladen, ondersteund door zes grote vrachtwagenbanden. Dit bleek een goede manier om een platbodem over de weg te transporteren. De hele reis van Den Bosch naar Spakenburg duurde anderhalf uur, inclusief de inspectie van de rijkspolitie-agenten die zich bijzonder geïnteresseerd toonden in het schip maar nog meer in de bijbehorende papieren.

Helaas moesten we in Spakenburg ruim twee uur wachten voor we konden lossen omdat we in de lunchpauze

*De werf van Nieuwboer te Spakenburg met twee botters op de helling.*

# Reddingsplan voor Vollenhovense Bol „Aemilia II”

TEKST EN FOTO'S:  
CAROLUS Z. VAN KESTEREN



van de beheerder van de jachthaven arriveerden. De „meter” van de vrachtwagen liep natuurlijk wél door. We moesten in de jachthaven lossen omdat de grote oplegger niet tot bij de werf kon komen. Na het lossen kon ik meteen aan de slag om een noodbreuwsel aan te brengen in de deken en het achterschip. Je kon daar tussen de gangen door op de straat kijken. Na twee dagen waren die kieren weer dicht en uiteindelijk voer het schip (voor het eerst sinds bijna drie jaar!) op twee november het smalle kanaaltje door naar de werf. Aldaar werd zij meteen op de middelste helling omhoog gehaald en afgedekt met een groot vrachtwagenzeil. Op deze plek zou ze, naar verwachting, zeker het eerste jaar blijven liggen.

*„Over de weg met een grote truck was de enige methode...”*

*„Het oude, degelijke handwerk bewijst ook nu nog haar waarde...”*



## DE WERF

Sinds 1829 ligt aan de haven van Spakenburg de sloopwerf van de familie Nieuwboer. De werf (een sledewerf met een hellingcapaciteit voor schepen tot 30 ton en een lengte van 20 meter) heeft een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van de Zuiderzeevervisserij.

Het is een specifieke houtwerf en men heeft al ruim 170 jaar ervaring in het bouwen en repareren van houten schepen. Meer dan tachtig zuiderzeebotters, vele kubboten, punters en pluten en zelfs enkele tjalken gleden bij Nieuwboer van de hellingen. De werf is vooral bekend als reparatiewerf voor botters en andere grote houten zeilschepen. Maar ook kleinere schepen (zoals mijn Vollenhovense Bol) kunnen op de werf terecht voor opknappen of grondige restauratie. Het gedegen advies tijdens de voorbereiding en de opzet van het restauratieplan voor de „Suydersee” heeft me veel tijd bespaard.

Ook wordt op de werf de zelfwerkzaamheid van de eigenaar aangemoedigd en zondig „bijgespijkerd”. Het maken van mallen voor de zitters en oplangers, de juiste volgorde waarin het werk dient te gebeuren en ook het vervaardigen van nieuwe zitters, liggers en oplangers wordt met graagte uitgelegd en voorgedaan.

De werksfeer op een gewone zaterdag waarop toch al gauw tien mensen aan het werk zijn aan de verschillende schepen op en bij de werf, is uiterst gezellig en enige malen per dag wordt de arbeid onderbroken om gezamenlijk een „bakkie te doen” in het vooronder van een botter. Dan worden ervaringen uitgewisseld of zomaar wat gekletst terwijl ook het weer en de vroegere glorie van de Zuiderzee regelmatig terugkerende gespreksonderwerpen zijn.

De geur van geschaafd eiken, teer en lijnolie bepalen de atmosfeer en blijkens de vele passanten die regelmatig een kijkje komen nemen trekt dat nog steeds vele mensen aan.