



FOTO: THEO KAMPA

Boeieraak na 100 jaar weer in topconditie, *deel 2*

In de vorige Spiegel beschreven we hoe Walle Hoekstra en zijn partner Annet van Warners in 2007 in België een zwaar verwaarloosde boeieraak kochten en hoe ze aan een tijdrovende restauratie begonnen. In dit artikel kunt u zien wat er van 2011 tot en met mei 2014 in Stavoren aan het casco werd gedaan. En dat was niet mis! Tekst: **Wim de Bruijn** Foto's: **Walle Hoekstra, Jo Houben (tewaterlating)**

Aangekomen in Stavoren bleek in de loods van Piet Blaauw dat het onderwaterschip van de *Vrouw Baukje* toch niet helemaal kaal was geworden na het waterstralen in Rupelmonde. Met behulp van de roterende Perago-schijven werden de laatste verfresten alsnog van het vlak gehaald. Geen eenvoudige klus, want dat moest liggend op de rug onder het vlak gebeuren! Ook in de loods werd nog het nodige staal gestraald, nu met behulp van grit. Daarna bleek dat de plecht in het achterschip helemaal was weggeroest. Walle besloot om toch een aantal slechte dubbelingen te vervangen.

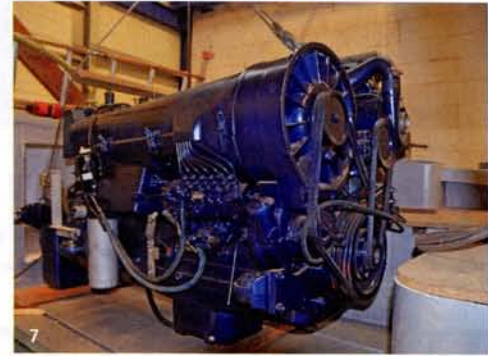
Hij werd steeds handiger met het lassen en het vervangen van platen. Er is even een moment geweest waarop gedacht werd om alle dubbelingen te verwijderen. Daar stond tegenover dat je daarna ook alle huidplaten in de romp zou moeten vervangen, maar die investering was toch echt te begroetelijk. Uiteindelijk is de romp weer in een goede conditie. Waar nodig is gewerkt met rvs, vooral bij waterafvoeren van het dek, zodat er voorlopig geen problemen meer zijn te verwachten. Nadat ook de romp van binnen was gestript en de motor uit de machinekamer was getakeld, werd alles

boven: Zo troffen we het casco eind 2013 aan in de loods van Piet Blaauw

gestraald en geschilderd. Daarna kon worden begonnen met de heropbouw.

Isolatie

Voor het isoleren van de romp koos Walle voor PUR-schuim. Een van de redenen was dat de romp eerder geïsoleerd was geweest met glaswol. Maar condensvocht tussen glaswol en staal met te weinig verflagen, had het staal op veel plaatsen volledig weggevreten. De binnenkant van de romp was inmiddels door



1 Piet Blaauw en Bart Westerhoff maakten een nieuw roer voor de boeieraak. Walle verzorgde zelf het ijzerwerk • 2 Ook de maststrijk-/ankerlier is gestraald en voorzien van nieuwe lagers • 3 De motorkamer is gestraald en geschilderd • 4 De kuip is kaal. Ook het achterdekje is helemaal verrot en wordt vernieuwd • 5 De rail voor verstelbare zwaarden is nu van rvs • 6 Annet maakt de motor met een hogedrukspuit schoon • 7 Daarna kan de motor in een nieuwe kleur worden gespoten • 8 De romp verhuist naar de werkloods van Piet Blaauw • 9 Piet Blaauw maakt intussen een nieuw roer • 10 Een onverwachte klus. Het onderwaterschip is niet goed schoon geworden en moet met Perago-schijven koolteer- en vervrij worden gemaakt

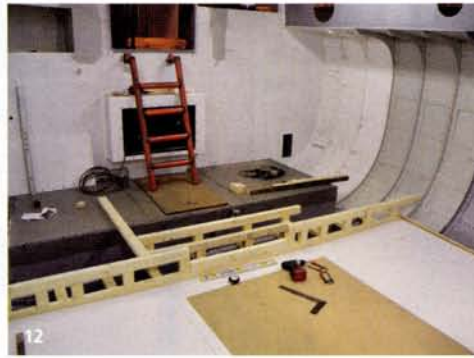
Annet en andere 'hulptroepen' voorzien van voldoende lagen verf. Het grondhout was aangebracht en de spuiters met het tweecomponenten schuim konden beginnen. Walle had rond de patrijspoorten een houten omlijsting aangebracht, zodat het schuim tijdig werd gestopt. Een volgende stap was het aanbren-

gen van nieuwe rvs brandstof- en drinkwater-tanks. Er kan 1500 liter dieselolie en 3000 liter drinkwater worden getankt. Een rustgevende gedachte voor mensen die langer aan boord willen verblijven. Tussen de bedrijven door werden de anker/maststrijklier en de twee historische schootlieren volledig gereviseerd

door Walle. Hij maakte ook zeer fraaie kisten om de schootlieren, die nu als kluiverschootlier moeten gaan dienen.

Motorkamer

In de machinekamer staat een 6-cilinder, 137 pk Deutz luchtgekoelde dieselmotor inge-



11 Het grondhout wordt aangebracht • 12 Er komt een nieuwe vloer over de dieselolietank • 13 Walle maakt achtkantige omhuizingen rond de patrijspoorten • 14 Annet blijft lagen verf aanbrengen. Er komt geen eind aan! • 15 Walle tekent een nieuwe koekoek en Piet maakt een mock-up • 16 Het is inmiddels 7 jaar verder, maar de romp is bijna klaar • 17 Twee schuifluiken die over elkaar schuiven en alle kleppen kunnen open worden gezet voor ventilatie • 18 De kuipbetimmering wordt verzorgd door Romke, de zoon van Piet Blaauw, die een opleiding voor sloopstimmerman volgt • 19 Lierkasten om de fundatie, gemaakt door Walle • 20 De aanvaringsklamp is vervangen door een nieuwe stalen houder, bekleed met gerubberde teakdeeltjes

bouwd. Het nadeel van deze motoren is dat er veel aandacht moet worden besteed aan de luchtkoeling en dat het lawaai dat ze produceren niet door waterkoeling wordt gedempt. Walle verdiepte zich in het probleem en isoleerde de luchtinlaatopeningen in de kuip met tandenschuim en plaatste er zelfgemaak-

te afzella houten roosters voor. Uiteindelijk wordt de warme lucht via twee openingen in het achterschip afgevoerd, ook weer via rvs roosters om het geluid te dempen. Nadat de motor uit het schip was getakeld spoot Annet de motor helemaal vetvrijen kon hij opnieuw worden gespoten in een verse blauwe kleur.

De motorkamer is zo ruim dat er ook een aggregaat in past, voldoende accu's, een centrale verwarming, enz. Het motorluik zelf is met bouten waterdicht vastgezet, maar aan weerszijden zitten twee luiken voor het dagelijkse onderhoud en ook in het kajuitschot voor de motor zit een inspectieluik.

Kuipbetimmering

De zoon van Piet Blaauw, Romke, verzorgde inmiddels de betimmering van de kuip: de kajuitdeurtjes, de kuipbanken en de paneeldeurtjes in het achterschot. Walle bedacht een dubbel luik in een koekoek in het voorschip. Er is nu een schuifluik in de eigenaars-hut helemaal voorin, onder het voordek. En een schuifluik er direct achter voor de andere tweepersoonshutten. Tevens zitten er twee klapbankjes die ook omhoog kunnen worden gezet voor ventilatie, maar die ook kunnen dienen als zitbankje bij het bedienen van de lieren voor de kluiverschoten. Het teak dat is verwerkt is afkomstig van de betimmering. Leuke details zijn ook de aanvaringsklampen. Bovenop de klampen zijn oude teakdeeltjes in rubber verwerkt. Het achterdekje is volledig vernieuwd en wordt ook weer bedekt met oude teakdeeltjes. De stuurstand is compleet vernieuwd en het stuurwiel met open spaken is vervangen door een stuurwiel met hoepel, zodat je niet met je zeiljack kan blijven haken

Tewaterlating

Op 5 april werd de boeieraak opnieuw te water gelaten. Het jacht heeft al vele namen gehad. Een oude naam hergebruiken zat er niet in, daarom werd gekozen voor *Vrouwe Baukje*, de eerste naam van zijn partner Baukje Annet. Bij deze tewaterlating waren maar liefst vijf generaties van de familie Kievits aanwezig; J.C.M. Kievits uit Dordrecht was de eerste eigenaar van de aak geweest. Door alle gesprekken kwam een leuk detail boven water: de vader van Walle Hoekstra had bij Scheepswerf Verolme jarenlang nauw samengewerkt met de kleinzoon van de eerste eigenaar. Zo is de cirkel uiteindelijk weer rond. Het casco gaat nu op eigen kracht richting Zuid-Limburg, zodat Walle Hoekstra ook de avonden aan de betimmering kan werken. Het zit allemaal al precies in zijn hoofd en hij weet feilloos aan te geven waar alles komt te staan. Feit is dat je in een romp van 17,5 x 5 meter heel veel ruimte en vooral stahoogte hebt om er een leefbaar geheel van te maken. Dat is deze bevlogen technicus wel toevertrouwd! We kunnen rustig stellen dat opnieuw een historische romp is gespaard van de sloep en dat deze boeieraak weer kan worden toegevoegd aan ons maritieme erfgoed. Chapeau voor Walle en Annet, voor hun jarenlange doorzettingsvermogen. Er zullen maar weinig mensen zijn, die er meer dan 100.000 autokilometers en de tijd die daarmee was gemoeid, voor over hadden om hun droom waar te maken. Nog afgezien van de vele andere investeringen die voor deze restauratie nodig waren. ♡



21 Er is veel belangstelling in Stavoren voor de tewaterlating • 22 De *Vrouwe Baukje* hangt in de takels • 23 De precies 100-jarige *Vrouwe Baukje* ligt weer in het water • 24 Een trotse Walle Hoekstra aan het stuurrad