

Restauratie legendarische



Tekst: Ron de Vos. Foto's Fam. Hepkema

Achter de verschillende Zuiderzeewijken in het Buitenmuseum van het Zuiderzee Museum te Enkhuizen staat een loods, speciaal gebouwd voor een boeier. We praten met Erik Slagmolen, scheepsbouwmeester van het museum, over de restauratie van de boeier 'Hilda' (ex-'Tjet Rixt'), die zonder dek scheef op stutten staat alsof een harde zuidwesten wind binnen staat te blazen.



Roerklik van de 'Tjet-Rixt'.



Drie generaties Hepkema aan boord van de boeier en bijboot.

Anderhalf jaar geleden is er daadwerkelijk begonnen aan de restauratie van de 'Hilda'. Vier jaar eerder had Erik echter al de opdracht gekregen het hout voor haar te bestellen. In 1953 was de 'Hilda' aangekocht door de Vereniging Vrienden van het Zuiderzeemuseum van de familie Hepkema. In 1909 kreeg Jacob Hepkema de boeier voor duizend gulden in zijn bezit. Drie generaties Hepkema hebben ermee onder de naam 'Tjet Rixt' op de Friese wateren gezeild. Het schip heet de oudste boeier in Nederland te zijn (de 'Bever' is misschien ouder).

De 'Hilda' werd in het jaar 1846 als boeier afgeleverd, maar de bouw was in 1843 al begonnen door Eeltje Teadzes Holtrop.

Eeltje, geboren in 1789 te Haskerdijken, overleed op 26 maart 1848 te IJlst. De opdrachtgever was de apotheker Lambert van der Feer uit Sneek die de boeier de naam 'Uitspanning' meegaf. Het jacht heeft verschillende eigenaren gehad waaronder waarschijnlijk de burgemeester van Buiksloot. In die tijd zou de boeier in een volksofstoot overgoten zijn met teer. Wat allemaal waar is, is nog niet helemaal duidelijk. Als straks de boeier te water zal worden gelaten, zal de Spiegel der Zeilvaart daar natuurlijk bij zijn en zal er duidelijkheid verschaft worden over dat zeer bewogen leven. Zo ver is het echter nog lang niet.

De constructie van de boeier is gestoeld op een vrachtboeier: tussen elke spant bevindt zich een ruimte van maar 9 cm. De spanten staan op de wrangen in plaats van ertussenin. Je praat dan over oplangers.

Erik was dus begonnen met het verzamelen van het hout. Het probleem zat hem in de kromming van de spanten. In de kimmen zit een bijna haakse bocht. Tjeerd Faber in Harlingen, die toen nog zorg droeg voor het hout dat nodig was voor de 'Batavia' en nu voor 'De Zeven Provinciën', had genoeg kromme stammen liggen. Erik vroeg hen ze op een speciale manier voor hem te zagen. Uit een stam met een diameter van 50 cm moesten twee plakken van ieder 12 cm dik gehaald worden, waar hij dan op zijn beurt twee spanten van

boeier 'Hilda'

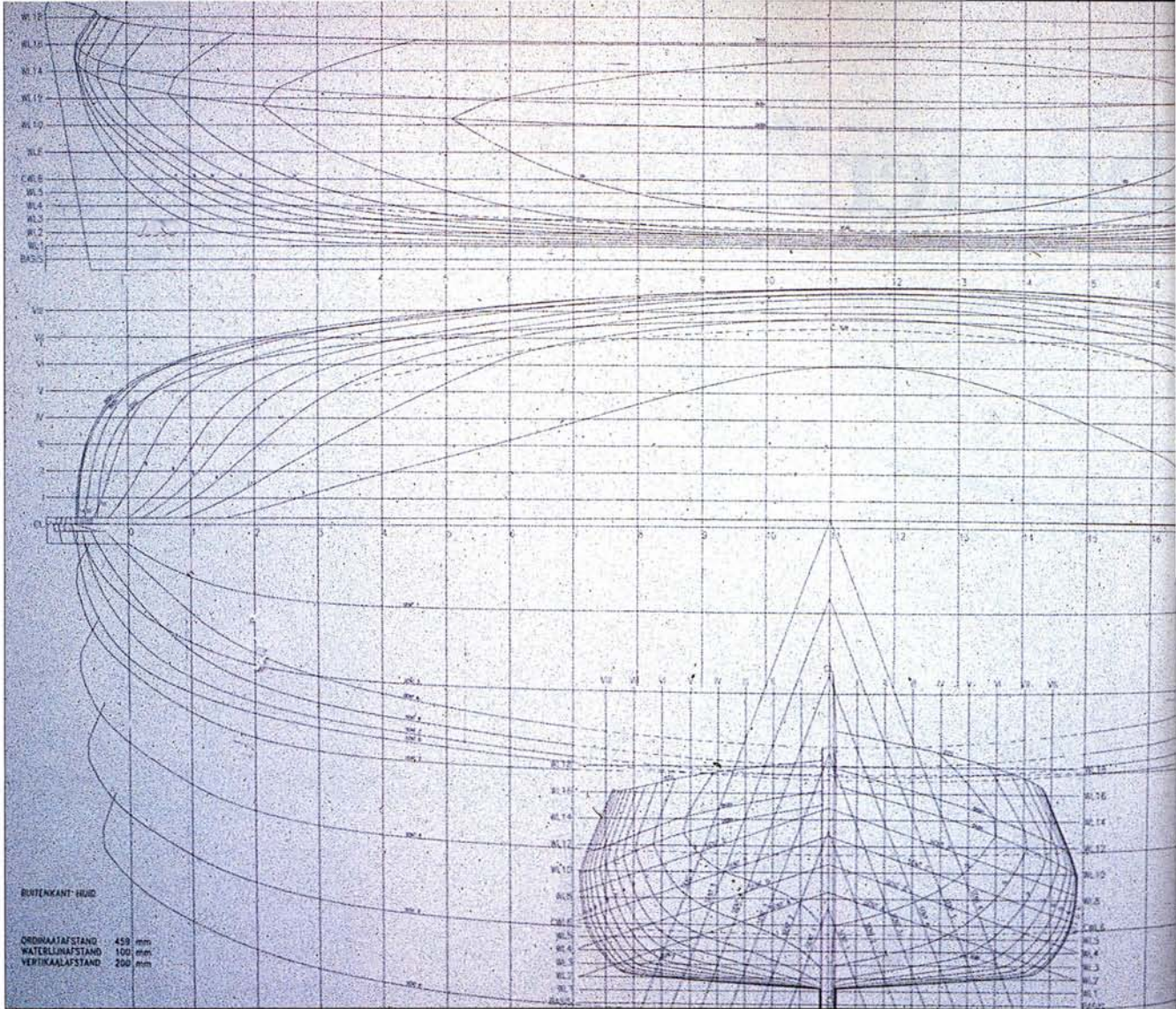


kon maken. Ook het berghout gaf een probleem, daar het zeer zware stukken van ongeveer 4 m lang en 70 cm dik moesten zijn, waar ook nog een kromming in zat. Al het hout is bij het museum te drogen gelegd. Voor de droogtijd staat een duim per jaar. Vroeger werd daarvoor het hout nog gewaterd. Om het goed te doen moest het ongeveer zeven jaar in stromend water liggen. Het werd ook voortdurend gekeerd. Daarna werd het gezaagd en te drogen gelegd. Het hout was dan veel duurzamer, maar die tijd is er tegenwoordig niet meer. Men is al blij als het lang genoeg mag drogen.

Jacob Hepkema kocht in 1909 de boeier voor duizend gulden.



Met gereefd grootzeil en kleine fok gaat het nog hard door het Friese waterland. Let op het voorstag waar totaal geen spanning meer op staat.



Het lijnenplan van de 'Hilda' is door André Hoek opgetekend. Het zeilplan is niet getekend, omdat men besloten heeft de oude zeilen exact na te maken. De zeilmaker is al met de fok begonnen; echt katoen. Er heerst echter wel wat twijfel daar deze boeier door de volle, lage kop en zijn volle kimmen nooit een echt goede zeiler kan zijn geweest. De mast staat iets te ver naar voren. Ook heeft het schip een vrij grote gaffel, waardoor het zeilpunt erg hoog ligt. Bij ruime wind kantelt zij en drukt de kop erin. Dat is origineel en eigenlijk hoort het ook bij het beeld van de boeier; de kop half onderwater met daarvoor een dikke witte snor.

Deze boeier is op een kielbalk gebouwd, dat in tegenstelling tot de meeste boeiers die vlak zijn van onder. In januari 1996 zijn Erik en een leerling begonnen met de kielbalk. Eerst werd de oude gesloopt, waarna meteen de nieuwe is gemaakt en erin is gezet. Het is een starre balk geworden van 28 cm hoog en 12 cm dik. Er tussendoor is het schip ook nog teruggedrukt naar de

juiste vorm, want ze was ontzettend doorgezakt.

De nieuwe kiel werd niet meteen vastgezet. Eerst werd de achterstevan gesloopt, een nieuwe geplaatst en de voorstevan kwam erop. Daarna werd de kielbalk pas bevestigd tegen de wrangen waarvan Erik dacht dat ze nog goed waren. De totale ruggengraattransplantatie was een feit.

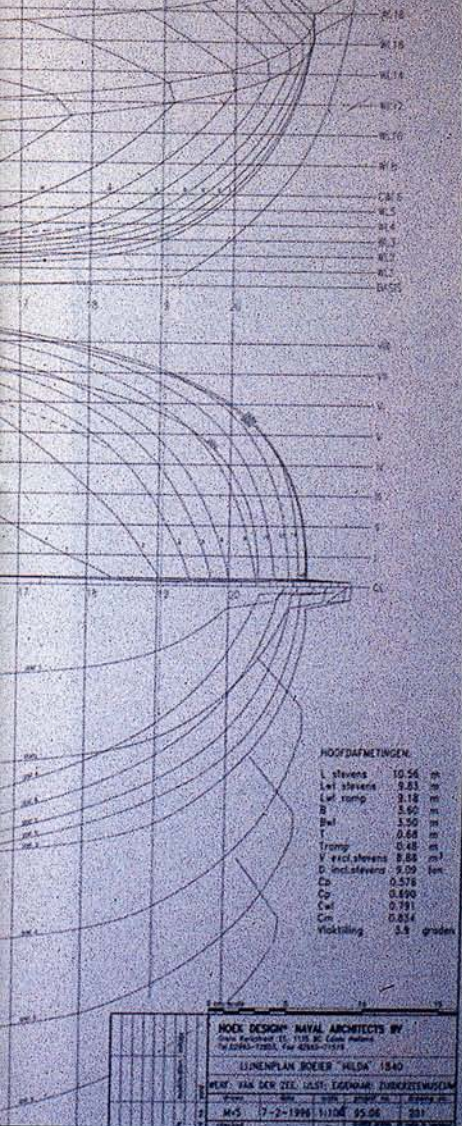
Toen zijn ze met de inhouten begonnen. Als eerste het grootspant, waaraan door zware knieën het zeilwerk bestaande uit de mastbank, mastspoor en mastwangen, werd verbonden. Na het langsscheepsverband was nu ook het breedteverband gefixeerd. Ze werkten gestaag naar achteren, om en om werden de rotte wrangen en spanten eruit gehaald en vernieuwd. Dat deden ze tot aan het waterdichte schot, waarachter de motor geplaatst zal worden.

De boeier ligt over stuurboord waardoor ze de mogelijkheid hebben om de onderste gangen aan bakboord te ver-

nieuwen. Deze gangen zijn zo'n 30 tot 32 mm dik; de bovenste gangen 28 mm. Onder water wordt de boeier gespijkerd met gesmede gegalvaniseerde spijkers. Boven water worden de gangen met bronzen (fosforbrons) spijkers en schroeven tegen de spanten vastgezet, dit om te voorkomen dat er zwarte plekken in de eikengangen gaan ontstaan.

Vroeger gebruikten ze ijzeren spijkers, ook wel nagels genoemd, van 12 mm dik. Voor gebruik werden ze eerst verhit waardoor de poriën open kwamen te staan en waarna ze meteen in het teer werden gedompeld, wat er dan goed introk. Deze spijkers zijn door Erik en zijn maat zorgvuldig, wat een zeer tijdrovend werk is geweest, uit de oude boeier gehaald, gestraald en gegalvaniseerd. Doordat de spijkers nogal poreus zijn, is het zink er heel diep in gedrongen.

De huidgangen onder water worden nooit te pas gemaakt zodat er een behoorlijke naad overblijft. De planken zijn ongeveer 30 cm breed met naden van zeker 2 à 3 mm. Deze naden wor-



Links: André Hoek heeft het schip opgemeten en getekend.

Rechts van boven naar beneden:

De boeier ligt scheef, zodat er makkelijk aan bakboord gewerkt kan worden.

In de nieuwe achtersteven werd meteen de schroefaskoker en schroefas aangebracht.

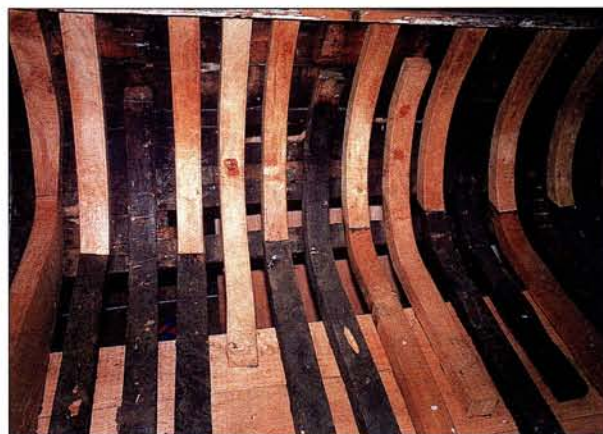
Inhouten die nog goed waren bleven erin.

Het nieuwe zeilwerk geeft de boeier vormvastheid.



een kraaltje, maar dat dient enkel en alleen voor de sier.

Wat moet er na de huid en het berg-hout nog gebeuren? Eerst gaat de motor erin, waarschijnlijk een Lister Turbo van 60 pk met maar een hoogte van 60 cm; dan volgt de dekconstructie en kan het dek er weer opgelegd worden. De boeier is voorzien van een luikhoofd, omdat de onderkant van de mast bij het strijken door het dek naar boven zal komen. De oude kan, na opgeknapt te zijn, weer op zijn oude plaats terugkomen. De kajuit die ze in het geheel eraf gehaald hebben, wordt weer teruggeplaatst. Dan is er nog het scheepsmakersproefstuk dat op het achterhuis zit. Dit is van een breed stuk eiken gemaakt, gebrand en van versierselen voorzien. Men beschouwde dat vroeger als het examenwerkstuk van een timmerman. Kon hij dat, dan was hij volleerd. De zwaarden en de rondhouten zijn nog in een redelijke staat en kunnen na restauratie zo weer worden gebruikt. Dat geldt ook voor het vele smeedwerk zoals de helmstok, al het mastbeslag en de zwaardophanging. Erik kijkt vooral uit naar het kopiëren van het houtsnijwerk. Het hele schip zit er vol mee: kluisborden, berentanden, mastwortel, de bedelbalk, de roerklik en de leeuw. Het fries om de kajuitingang heeft, in tegenstelling tot het houtsnijwerk uit het begin van deze eeuw dat uit guirlandes bestond, als versiering bessenbladeren en besjes.



Wanneer de boeier te water kan worden gelaten, is nog onduidelijk. Ook musea ondervinden dat het restaureren van een zeldzaam houten schip, precies op de manier zoals de bouwer had bedoeld, een zeer tijdrovende bezigheid is.

den gebreeuwd en met pek dichtgemaakt. Als het schip te water ligt, is het binnen een dag dichtgetrokken.

De grootste klus die nog te wachten staat, zal het berghout zijn. De oude Eeltje had er een wezenlijk kunststuk van gemaakt. Het had een radius met bovenaan een droge naadstuk. Dat deed hij om het inwateren te voorkomen. Het geheel moet met de guts bewerkt worden daar het water er keurig netjes vanaf moet lopen. Zou het een rechte hoek zijn, dan blijft het water erin staan. Aan de onderkant, wat eigenlijk de handtekening is van de boeierbouwer, zit een soort sponning die als het ware over de bovenste huidgang valt.

Het berghout wordt met gegalvaniseerde ijzeren pennen van een halve duim dik vastgezet. Ze worden er scheef ingeslagen dus niet evenwijdig, want zouden ze er recht in worden gezet dan zou bij het inslaan van de een, de ander weer losschieten. Het berghout, dat 9,5 cm dik is en 16 cm hoog wordt tenslotte zowel boven als onder voorzien van