

# Boeieraak na 100 jaar weer in topconditie, *deel 1*

In 2007 kochten de huidige eigenaars, Walle Hoekstra en zijn partner Annet van Warners, een zwaar verwaarloosde boeieraak van 17,5 m en begonnen enthousiast aan een grondige restauratie. Na 7 jaar hard werken is het casco weer vaarklaar. In dit artikel de geschiedenis van het schip en een overzicht van de restauratie. Tekst: **Wim de Bruijn** Foto's: **Walle Hoekstra**

Walle Hoekstra, werktuigbouwkundige van professionele, werkte in 2007 in België en reed dagelijks langs het Kanaal van Leuven naar de Dijle, bij Mechelen. Hij was telkens weer verrast door de mooie lijnen van een schip dat daar lag afgemeerd. Aan boord woonde een gescheiden man, die de aak wilde opknappen, maar er niet doorheen kwam. Nadat de man

was vertrokken, was de conditie van het schip achteruit gegaan en was er veel water in het schip gekomen. De mast was gestreken en aan dek lagen giek, gaffel, bokkepoten en een berg touwwerk en blokken er ongeordend bij. Er hing een bordje TE KOOP van makelaar Goliath, die ook in België actief is. Walle Hoekstra is met het varen opgegroeid. Zijn vader werk-

boven: De *Maria Hendrika* in 1914, voor de verlenging

kleine foto: De *Maria Hendrika* in 1915, na de verlenging met 2,40 m

te bij Verolme en bouwde in zijn vrije tijd zijn eigen motorjacht. Walle zeilde in een zelfgebouwde zeilboot en later in een Brandsma schouw. Zo'n groot schip, een unieke boei-

eraak, met zulke mooie lijnen, die mocht toch niet verloren gaan. Walle Hoekstra en zijn partner Annet hadden aanvankelijk het idee om het schip in een paar jaar op te knappen, zodat er weer mee gezeild kon worden. Voordat de koop werd gesloten, werd op de motor naar Rupelmonde gevaren, waar het schip op de dwarshelling omhoog kon worden gedraaid. Daar werd het onderwaterschip geïnspecteerd en konden huiddiktes worden gemeten. Toen bleek al dat het casco bijna geheel was gedubbeld. Ook bleek er nog een paar ton water onder de vloeren te staan, omdat alle loosgaten in de spanten verstopt zaten en het water niet bij de zuigmond van de pomp kwam. Ondanks alles werd toch tot aankoop besloten. Het werk namen de nieuwe eigenaars als een uitdaging aan.

Intussen waren ze in de historie van het monumentale schip gedoken. Het bleek de staalijzeren boeieraak *Maria Hendrika* te zijn die in 1914 bij A. Pannevis in Alphen a/d Rijn was gebouwd, in opdracht van John M. Kievits te Dordrecht. Het was als plezierjacht gebouwd en er werden ook veel wedstrijden mee gezeild. De afmetingen bij de bouw waren 15 x 5 m. Kennelijk was de snelheid van het schip niet naar verwachting, want waarschijnlijk al na een jaar werd het schip verlengd met 2,40 m, zodat de lengte op 17,40 m kwam.



#### HISTORIE VROUWE BAUKJE

1913-1914 Gebouwd bij A. Pannevis, Alphen a/d Rijn; staalijzeren boeierjacht *Maria Hendrika*. Opdrachtgever/eigenaar: J. C. M. Kievits, Dordrecht. Originele afmetingen: 15,06 x 5,03 m.

Motor: 2 cil. Thornycroft petroleummotor. Zeiloppervlak: 172 m<sup>2</sup>. Elektrisch licht, elektr. koken.

± 1915 Verlenging met 2,40 m; nieuwe afmetingen 17,50 x 5,00 m.

1925-1927 *Maria Hendrika*, eigenaar James, Londen.

1928-1929 Naam *Dawn*, eigenaar E.G. Hawker, Poole.

1930-1932 Nieuwe eigenaar Mrs. Hugh Stapleton, Lymington, nieuwe motor.

1933-1937 Naam *Dawn*, nieuwe eigenaar C.R. Huggins, Southampton.

1947 Naam *Dawn*, eigenaar Mrs. V.E. Dyer.

1950 Niet meer aangetroffen in het Lloyds register. Waarschijnlijk terug naar Nederland, nieuwe naam *Nel*.

1960 nieuwe eigenaar J. v.d. Cloot, Mechelen, België. In gebruik als familieschip.

1961 Naar ontwerp van H. Lunstroo verbouwd tot tweemast boeieraak, naam *Antigoon*. Er worden met het schip dagtochten gevaren op de Maas met gasten.

±1980 Verkocht aan J. Bollen, Maastricht, die er mee charterde in Zeeland.

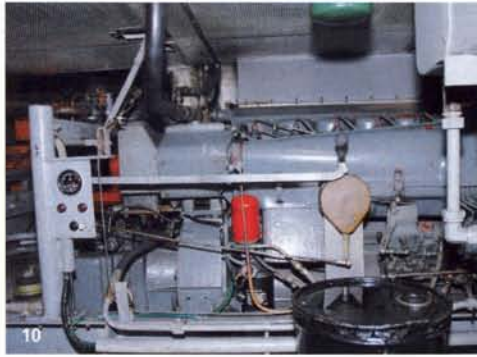
2005 Verkocht aan G. ten Broeke, België. Het schip wordt gebruikt als woonboot.

2007 Verkocht aan W.O. Hoekstra en partner.

2014 Na complete refit casco, opnieuw gedoopt, met als naam *Vrouwe Baukje*.



- 1 Een eerste inspectie. Aan dek ligt alles door en over elkaar
- 2 De navigatieapparatuur is nog aan boord, maar of alles nog werkt?
- 3 De schootlieren zijn monumentjes op zich. Ze schreeuwen om een opknabbeurt
- 4 De roest komt van onder het teakhouten dek omhoog tegen de kajuitbouw
- 5 Dat ziet er niet best uit bij de zwaardophanging
- 6 In het gangboord liggen rondhouten, touwwerk en lopend want door elkaar.



7 Daar zal toch echt een nieuwe plaat in moeten komen... • 8 In Rupelmonde gaat de Antigoon op de dwarshelling voor inspectie van het onderwaterschip • 9 Tevens wordt de huid overall gemeten. De dikte hier is 5,3 mm, maar de romp is bijna helemaal gedubbeld • 10 De 137 pk Deutz start, ook na jaren stilstaan, direct. Dat geeft vertrouwen. De koop wordt gesloten • 11 en 12 Terug in het kanaal. De gedelamineerde mast wordt aan de wal gerold. Alle rondhouten, of wat er van over is, worden op een aanhanger geladen en voorlopig opgeborgen • 13 Als eerste wordt de mastkoker van de bezaanmast weggesneden • 14 Ook de betimmering wordt verwijderd, veel teakdelen worden zorgvuldig gesloopt om hergebruikt te worden • 15 Nu de betimmering verwijderd is, krijg je een idee van de balzaal onderdeks • 16 Ook de mastkoker van de grote mast moet worden verplaatst naar de oude positie. Het teakhout van het dek moet er nog af • 17 Op het vlak liggen betonblokken met ijzer als ballast. Alles gaat er uit.

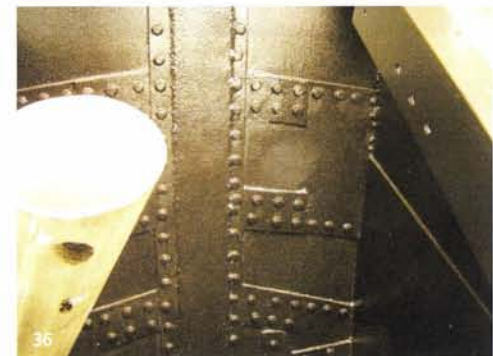
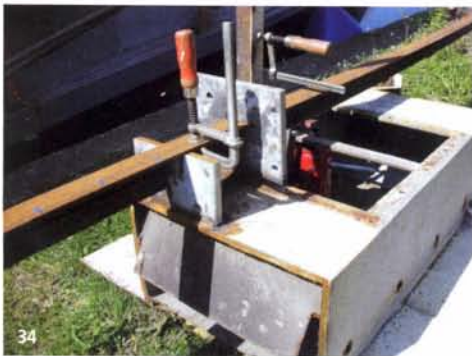
### Grote opruiming

Terug op de ligplaats aan het kanaal werd, na veel overleg, besloten om alles van boord te verwijderen. Matrassen en inventaris werden naar de stort gebracht. Om bij de binnenkant romp te kunnen komen, moest ook het interi-

eur worden weggebroken. Omdat veel mooi teakhout was verwerkt, werd er zorgvuldig gesloopt, zodat het hout hergebruikt zou kunnen worden. Aan dek bleek dat de gelijkde mast gedelamineerd was. Alle delen en ook de rondhouten werden op een lange trailer afge-

voerd naar een loods waar het de komende zeven jaar een plekje zou krijgen, maar dat wisten de eigenaars toen nog niet. Het dek was bekleed met teak, maar het staal eronder was grotendeels weggeroest. Dus werd ook al het hout van het dek zorgvuldig gesloopt. Om





18 Walle in de lege kajuit. 'Aan welke klus zal ik nu beginnen? Eerst maar opnieuw naar Rupelmonde om het schip te waterstralen' • 19 Met 2500 bar blaas je de verf er wel af, maar later bleek niet alles verwijderd • 20 De romp is gestraald • 21 De bronzen poorten zijn verwijderd • 22 Annet brengt de eerste laag verf aan. Er zullen nog heel wat kilo's verf volgen • 23 Annet schroeft de tijdelijke werkvloer vast, zodat je normaal in de kajuit kunt lopen • 24 De romp staat in een eerste laag coating. Daarna komen volgende lagen voor afwerking • 25 Terug in het kanaal worden pijpen op de romp vast gebout • 26 Onder deze stormvaste tent kan droog worden gewerkt • 27 Nadat alle teakhout van het dek is verwijderd, lijkt het wel een gatenkaas • 28 Een voor een worden alle dekplaten en gangboorden vernieuwd • 29 Eerst worden de nieuwe platen vastgehecht, daarna kan alles worden afgelast • 30 Het begint weer een beetje op een schip te lijken • 31 Het voordek ligt open... • 32 ...en is weer bedekt met nieuwe platen. Nadat alles weer waterdicht is, wordt de reis naar Stavoren ondernomen. De komende drie jaar ligt het schip daar in een loods bij Piet Blaauw • 33 Walle en Annet • 34 Walle maakte met een auto krik zelf een spantenbuigmachine • 35 Na het stralen en schoonmaken wordt alles in de epoxyverf gezet • 36 Het voorschip, met fraai klinkwerk en nieuwe rvs ankerkluis.

veilig en droog te kunnen werken, werden stalen pijpen op de romp gelast met daarop een stalen frame, zodat er een permanente tent over het schip kon worden aangebracht. Bij een eerdere verbouwing, zo rond 1960, had jachtontwerper Henk Lunstroo een nieuw zeilplan getekend met twee masten. Omdat Hoekstra weer terug wilde naar de oorspronkelijke tuigage, werd de mastkoker van de bezaan weggehaald.

Het dek en de gangboorden werden geheel vernieuwd. Ook delen van de opbouw waren weggeroest en werden vervangen. Walle had zelf een provisorische spantenbuiger gemaakt met behulp van autokrikken, zodat ook spanten en dekbalken konden worden

vervangen. Toen al het ijzerwerk klaar was, werd weer een tocht naar Rupelmonde ondernomen. Eenmaal op de helling konden alle teer- en verflagen worden verwijderd. Dat gebeurde met een waterstraal met een druk van 2500 bar. Dat ging op zich wel goed, behalve daar waar - onder het schip - onder een hoek moest worden gestraald. Achteraf bleek daar nog veel teer te zitten, maar daarover later. Toen alles schoon en droog was kon Annet aan de gang met de verfkwest. Het hele casco werd goed in de epoxyverf gezet, zodat er niets meer kon roesten.

Het was inmiddels maart 2011! De werkzaamheden van Walle verplaatsen zich van België naar Zuid-Limburg. Nu werd er gezocht naar

een plaats waar in de weekends en vakanties aan het schip kon worden gewerkt. Hoewel Hoekstra in Zuid-Limburg werkt en daarom door de week in Stein woont, werkt Annet in Assen en woont in Zwolle. Ze vinden bij Piet Blaauw in Stavoren een geschikte loods waar ze zelf aan het schip mogen werken. Bovendien biedt Piet de gelegenheid om in zijn loods te overnachten en te douchen na het werk. Daar waren Walle en Annet drie jaar lang elk weekend en elke vrije dag te vinden. Het was een vaartocht geweest van drie dagen, van Mechelen naar Stavoren. Maar de Deutz luchtgekoelde dieselmotor liep, ondanks het lange stilstaan, telkens direct bij het starten. (wordt vervolgd) 