

Boelsma.. Boelsma. Het is zoeken op het Ges-industrieterrein bij Sneek. Botenbedrijf na botenbedrijf doemt op uit de januarimist, allemaal modern, glas en staal, polyester rompen voor de deur. Ah, daar is het, de naam in neon wijst de weg. Nota bene aan de Hendrik Bulthuisstraat! Hier wordt de Windekind gerestaureerd.

Eenmaal op het terrein is alle twijfel weg. Hier geen plastic boot. Onder een berijpt blauw dekzeil staat op de trailer een puntgave zestienkwadraat. Het helblauwe onderwaterschip paart met het blauwe dekzeil; daartussen glanzend gelakt mahonie. Roer en kiel zijn aan de achterkant vlijmscherp. Ik til het dekzeil op en lees midscheeps in gouden letters: Challenge een prachtige Doewendans. De hele boot ademt toewijding. Binnen in de werkplaats dezelfde indruk van klassiek vakmanschap. Dat overnaadse kajuitjacht van Kroes komt hier niet toevallig terecht. Die sleetse en bestofte zestienkwadraat evenmin. En kijk die 12-voetsjol eens glanzen van de lak. Aan de wand geen blote dames, maar grote kleurenfoto's van pampussen en zestienkwadraten.

Wat terzijde ligt nog een zestienkwadraat, duidelijk in restauratie, deels nog vermoeid door jarenlang gebruik, deels verjongd en nu al ongeduldig om het water op te gaan. Dit moet de Windekind (2875) van de heer Yntema zijn. 'Dat klopt', bevestigt even later Rienk Alberda, die de restauratie van de boot uitvoerde. Hij zit samen met Pieter Boelsma zelf aan de koffie in de kantine. Alberda? Is dat niet de naam van die vroegere werf die hele mooie zestienkwadraten bouwde? "Jazeker, dat was mijn vader, Johannes Alberda. Die was timmerman en molenmaker, maar begon in de oorlog met het bouwen van boten, waaronder zestienkwadraten. Hij kwam op in de tijd dat zeilers ontdekten dat de plattere boten harder gingen dan de geveegde en dat de befaamde Helders wat dat betreft eigenlijk te rond bouwden. Het was ook mijn vader die van de werf van Wester de bouw van zestienkwadraten voor de vs, de Celebrity Class, overnam. In topjaren kwamen er wel 80 boten bij Johannes vandaan. Uiteindelijk werd de werf overgenomen door Potma. 'Toen werkte ook Pieter daar (Rienk Alberda knikt naar de werfbaas aan de andere kant van de koffietafel). Die bouwde daar toen de eerste hout-epoxy zestienkwadraat, de 4323, en trouwens ook de eerste hout-epoxy pampus, valk en 12-voetsjol. Daardoor heeft hij nu een epoxyallergie en doe ik hier de restauratie van de Windekind'.

Maar waarom deze boot, is het een Alberda? Rienk legt uit: 'De Alberda-werf had een eigen stijl. Toen ik de Windekind zag zeilen, herkende ik har meteen als een Alberda. Ze is om te beginnen op vlam gebouwd. Daarvoor koop je een stam per zij, die verzaag je tot latten, nummer je en breng je zo aan dat de romp aan weerszijde de gave vlam van een schaaldeel krijgt. Het resthout gaat in het vlak, want daar zit het niet in het zicht. Verder herken je een Alberda aan de vorm van het beslag. Dat ontwikkelden we zelf, maakten een houten mal en lieten het beslag dan gieten in messing. Typisch Alberda is ook een zebra-lattendek: telkens een lat mahonie en dan twee latten avodiré of wit mahonie. Voor mij was dit dek de voornaamste reden om de restauratie ter hand te nemen. Waarschijnlijk is dit de voorlaatste wedstrijd-zestienkwadraat die op vaders werf is gebouwd.

Zou je niet goedkoper en beter een gloednieuw exemplaar kunnen laten bouwen in plaats van een oude boot op te knappen? Rienk Alberda vindt van niet. 'Zo'n boot is nog in de originele staat, dat is de moeite waard om te behouden. Gezien de leeftijd – ze is zeker 48 jaar oud – verkeert ze in goede staat. Ze was wat lek, maar het was een goede boot en dat is het nog. Ze is ook nooit zonder meetbrief geweest. Natuurlijk zijn er bij het drogen wat naadjes opgetrokken. Als je onderdeks kijkt, zie je hier en daar licht door de kiertjes schijnen. Maar dat geeft niets, die zitten nu vol epoxy en het geheel is oersterk'.

Wat is het belangrijkste waar je op moet letten bij het gebruik van epoxy? Rienk denkt even na. 'Het komt op heel veel dingen aan, maar heel belangrijk is het vocht-gehalte van het hout. Epoxy sluit dampdicht af. Als je het hout te nat inpakt dan verpulvert het in de epoxy. Je pakt het pas in als de vochtmeter niet meer aangeeft dan 15%. Vanaf dat moment komt er niets meer bij en gaat her niets meer uit. Daarbij denk je natuurlijk ook aan de snelheid. De 2875 was altijd al een snelle boot en

dat moet zo blijven. Eigenaar Yntema had een zeegaand jacht, maar wil nu gaan wedstrijdzeilen met deze boot. Je bouwt dus zo licht mogelijk om gewicht als nadelige factor uit te sluiten, dan hoeft de wedstrijdzeiler daar tenminste geen twijfels over te hebben'.

Even later kruipen we op onze knieën rond de Windekind. Het mooi gebogen boeg beslag bestaat uit één stuk met het stevenbeslag. In de kop zitten zwarte naadjes en hier en daar spijkervlekjes, maar storend is dat niet, de boot leeft. De vlam is ononderbroken, als van een gebogen plank. De bies is ingefreesd, met bladgoud ingelegd en aangezet met een eronder geschilderde zwarte schaduw. Het licht-donker opgelegde zebradek met middendekstrook doet denken aan gestreepte dandycolberts van het Fin de Siècle en chique markiezen van de Belle Epoque. Op het gangboord ligt een voetlijstje tegen het wegglijden van de voet. De roerkoning verlaat het achterdek door een houten schoentje. Aan de kuiprand zitten siereinden en de lijst onder de helmstok is gewelfd.

Rienk Alberda rommelt in een kast en haalt een houten voorwerp te voorschijn in de vorm van een lier. 'Kijk', zegt hij lachend, 'de originele mik'. De boot wordt omringd met aandacht en liefde.