

REDACTIEZEILBOOT

WATERKAMPIOEN
de Marina



EEN NIEUWE RUGGENGRAAT VOOR DE MARINA



FOTO: BART HAUTVAST

Wat vooraf ging: volledig gestript – tenminste, dat dachten we – bleef onze Marina na een paar weken slopen achter. Het was tijd om weer op te bouwen. Nieuwe, frisse eiken spanten werden in vorm gebogen, wat de boot direct een prettiger aanzien gaf. Totdat...

TEKST JAN BRIEK | FOTO'S BERTEL KOLTHOF

TOTDAT houtbouwer/restaurateur Benno Rexwinkel besloot dat we efficiënter aan de slag moesten. Tegelijkertijd met de nieuwe spanten zouden we de huid en de wrangen aanpakken. Een goede beslissing: zo pakten we de restauratie op verschillende fronten tegelijk aan. Maar als we de rotte wrangen en de onderste rotte gangen verwijderden, zien we al direct dat de volgende tegenslagen ons te wachten staan. De stevenbalk blijkt over een flink stuk al eens te

zijn volgesmeerd met epoxy. En bovendien blijkt de kielbalk aanzienlijk slechter dan we hadden gedacht. Maanden daarvoor, toen het leven nog eenvoudig en mooi leek, hadden we al met de verfschraper zonder veel moeite een paar handjes potgrond uit die kielbalk weten te schrapen. Maar in eerste instantie leek het allemaal nog mee te vallen. En nu dit. Na een paar onrustige nachten waarin ik regelmatig wakker schiet uit angstdromen over in elkaar zakkende boten en nachtmerries waarin een – letterlijk – schuimbekkende hoofdredacteur de hoofdrol voor zich opeist (geloof mij; je zou het je ergste vijanden nog niet toewensen), moet tenslotte de kogel maar door de kerk. De stevenbalk moet worden vernieuwd, daarover bestaat geen discussie. En de kielbalk? Tja. Met name rondom de kielbouten is hij ronduit slecht. Repareren is mogelijk, maar kost veel tijd en is daardoor duur. Nog een probleem: de kielbalk is de ruggengraat van het schip en zit aan alles vast (of zou dat moeten zitten). Dat is inmiddels niet meer het geval: de balk zit nu nog met vier bouten vast aan steven- en hekbalk. En zo dringt bijna automatisch de beslissing op om de kielbalk dan ook maar te vervangen. Een extra kostenpost van zo'n 2.000 euro...



- 1 De oude wrangen zijn dringend aan vervanging toe.
- 2 De oude wrangen worden gebruikt als mal voor de nieuwe.
- 3 De nieuwe wrangen worden uit verschillende delen opgebouwd.
- 4 De verlijming van de delen gebeurt met polyurethaan tweecomponentenconstructielijm. Verlijming met epoxy brengt risico's mee: het looizuurgehalte in het eikenhout tast namelijk de epoxy aan.
- 5 Dát ziet er tenminste al een stuk beter uit.



WRANGEN

Alle wrangen - waar de kielbouten doorheen zitten - zijn ernstig verrot. De onderkant is in de meeste gevallen verdwenen of zo zacht dat je zonder veel moeite een schroevendraaier tot aan de kielbout in het verrotte hout kunt steken. Voor de nieuwe wrangen gebruikt werfmedewerker Siebrandt Forsten de oude wrangen als mal. De nieuwe worden opgebouwd uit verschillende delen eiken. De reden daarvoor is simpel: voldoende brede eiken delen om ze uit één stuk te maken, zijn gewoon niet voorhanden. De nieuwe wrangen worden eerst 'grof' gemaakt. Pas als straks de nieuwe gangen op hun plaats komen, worden ze precies 'pas' gemaakt.



FOTO'S: BART HAUTVAST

REDACTIEZEILBOOT

STEVENBALK

Als alle wrangen zijn vernieuwd (en nog los in de boot staan), is het tijd voor de stevenbalk. Het voorste deel (vanaf de punt gezien ongeveer 50 centimeter) is nog goed, dus dat laten we zitten. Daaronder wordt de stevenbalk afgezaagd en losgemaakt van de wrangen, de gangen en de kielbalk. Nou klinkt dat eenvoudiger dan het is. Want het in vorm houden van dat wat er van de boot over is, is nu het belangrijkste. Het krat waarin de Marina na het van haar kiel tillen is gezet, is inmiddels uitgegroeid tot een indrukwekkende constructie van hulpspanen, latten en tijdelijke gangen. Dat alles om ervoor te zorgen dat bijvoorbeeld de spiegel niet spontaan naar beneden zakt en dat de boeg in vorm blijft als de stevenbalk wordt verwijderd. De ruimte rondom de Marina vult zich intussen gestaag met hout. Er liggen zo'n veertig lengtes Oregon Pine waarvan straks nieuwe gangen worden gemaakt. En een ongeveer 10 meter lang, 100 millimeter dik deel eiken dat wordt gebruikt om de nieuwe steven- en hekbalk uit te halen.



1

1 Zo voorzichtig mogelijk halen Benno en Siebrandt het losgemaakte deel van de stevenbalk uit de boot. De complete boeg wordt met een constructie van latten en 'tijdelijke gangen' in vorm gehouden.

2 Het enorme deel eiken wordt eerst met de handcirkelzaag 'gereed' gemaakt: het middendeel – het spinthout – wordt verwijderd; dit is toch niet bruikbaar gezien de scheuren en andere onregelmatigheden.

3 Met de oude stevenbalk als voorbeeld bepalen we uit welk deel de nieuwe stevenbalk het best kan worden gehaald. Belangrijk is dat de draad in het hout mooi met de vorm van de nieuwe steven meeloopt; zelfs essentieel voor de sterkte van dit nieuwe onderdeel.

4 De met de cirkelzaag grof gezaagde stevenbalk gaat over de vlakbank om hem mooi glad en egaal te krijgen. Nu kun je ook goed zien of de draad mooi in de vorm van het onderdeel meeloopt.

5 Met de lintzaag wordt de balk beter in z'n uiteindelijke vorm gezaagd. In de vandiktebank wordt hij daarna op de juiste dikte gemaakt. Daarna volgt echter opnieuw het arbeidsintensieve handwerk om de balk precies pas te krijgen. Het meeste werk is het aanbrengen van de sponning in de stevenbalk waarin de uiteinden van de gangen komen te liggen. Voordat de stevenbalk er 'droog' inzit (dus nog niet definitief is vastgemaakt), ben je toch al gauw een dag of twee verder.



2



3



4



5

EEN NIEUWE RUGGENGRAAT

KIELBALK

Dat we de kielbalk vernieuwen, blijkt pas écht bittere noodzaak als hij is verwijderd. Over de gehele breedte loopt een diepe scheur. De balk is zozeer verzwakt dat je hem makkelijk met de hand zou kunnen breken. De scheur zit precies ter plaatse van de mastvoet en dat is geen toeval: de compressie van de mast heeft de verzwakte kielbalk stomweg kapot gedrukt. Dit had echt grote problemen kunnen opleveren. Om te beginnen aanmerkelijke lekkage. Maar als je de deplorabele staat van de kielbalk ziet, lijkt het waarschijnlijk dat hij gebroken zou zijn bij zwaar aan de grond lopen, of flink pompen van de mast. We vervangen ook de knie die de kielbalk en de achtersteven verbindt. Ook deze is in slechte staat door inwatering. En als die knie eruit is? Tja – je voelt 'm al aankomen – dan blijkt de hekbalk toch ook niet helemaal fris meer te zijn... Benno twijfelt over zijn advies. Vervangen is niet strikt noodzakelijk. Maar doe je het niet, dan weet je nu al zeker dat de hekbalk eerder aan de beurt zal zijn dan de – nieuwe – rest van de boot. En omdat de hele boot nu toch open ligt, besluiten we de hekbalk ook direct mee te nemen. Dat wil zeggen: als de kielbalk erin zit en vastzit aan de nieuwe steven en wrangen. Opnieuw om ervoor te zorgen dat de vorm in de boot blijft.



- 1 Ter plaatse van de mastvoet is de kielbalk overdwers duidelijk gescheurd.
- 2 De oude hak tussen kielbalk en achtersteven wordt – opnieuw – gebruikt als mal voor het nieuwe onderdeel. Ook dit wordt uit verschillende 'lagen' opgebouwd omdat een voldoende breed deel niet te koop is.
- 3 Als de nieuwe steven- en kielbalk aan elkaar bevestigd zijn (met drie slotbouten en gelijmd; ook weer met tweecomponenten polyurethaan lijm) wordt de sponning waarin de gangen vallen mooi strokend gemaakt. Een secuur werkje dat uitsluitend met de hand, een strooklat en kleine beitels en schaven kan worden uitgevoerd.
- 4 Is dat mooi? Of is dat mooi: splinternieuw maagdelijk eikenhout vormt de nieuwe ruggengraat van de Marina.

HEKBALK

De hekbalk wordt ook vervangen. Hoewel hij lang zo slecht niet is als de steven- en kielbalk, besluiten we 'm er toch uit te halen. Ook al kan-ie volgens Benno nog probleemloos jaren mee. Maar per definitie minder lang dan de vernieuwde steven- en kielbalk. En zou het niet zonde zijn om – nu de boot toch helemaal open ligt – deze kans aan ons voorbij te laten gaan?



- 1 Zullen we wel? Zullen we niet? Ondanks de extra kosten besluiten we de hekbalk toch te vervangen.
- 2 En daar gaat-ie. Opnieuw: de oude balk wordt gebruikt om de nieuwe te maken.

DE VOLGENDE KEER: NIEUWE GANGEN