

## REDACTIEZEILBOOT

WATERKAMPIOEN  
de Marina

## DE DEKSEL

**'Hoedt u voor de boot met het opgeknapt dek!' Alweer zo'n spreuk uit Botenbouwers Tegelwijsheden. Als er aan een dek is 'gerommeld', is het de hoogste tijd om wantrouwend te worden. Of toch tenminste heel kritisch naar een boot te kijken. Hadden we dat maar eerder geweten...** TEKST JAN BRIEK | FOTO'S BERTEL KOLTHOF | ILLUSTRATIES JOHN FARRAR

**H**ET dek van de Marina was al eens aangepakt. Van origine had de boot een dek dat was gemaakt van grenen delen die – om het zaakje waterdicht te maken – werden bekleed met linnen dat vervolgens werd geschilderd. Die grenen delen zaten er nog altijd op, maar het linnen was verdwenen. Dat was vervangen door 4 millimeter dik multiplex dat op het grenen was gelijmd. Natuurlijk was die aanpassing gedaan om lekkage via het dek te stoppen. En in dat geval wordt negen van de tien keer datgene aangepakt waar je het makkelijkst bij kunt: het dek dus. Zonder dat er bij wordt stilgestaan dat lekkage veel verdergaande gevolgen heeft. Maar daar wisten we inmiddels alles van. Nou was de verlijming van het multiplex 'topdek' ook niet helemaal jofel. Dat was al gebleken bij het afkloppen van het dek dat op flink wat plaatsen een

dofklinkende *bonk* opleverde ten teken dat het topdek los lag van de onderlaag. En bij het slopen van het dek konden we

## Het dek zit niet goed vast. En dan heb je écht een probleem

zonder problemen hele lappen multiplex in één lange haal lostrekken. 'Het dek is bovendien niet het enige', aldus Benno Rexwinkel, die op de werf in Zwijndrecht de Marina onder z'n hoede heeft. 'Het grootste probleem is eigenlijk dat het bovendek van de bovenste gang door die lekkages slecht is.

Het dek zit daardoor niet meer goed vast. En dan heb je écht een probleem. Want het dek is nou eenmaal, zoals Benno het noemt, de deksel op het doosje. 'Zonder dek blijft de romp van zo'n houten schip altijd een redelijk flexibel geheel.' Daarom was het ook noodzakelijk om de Marina te fixeren in een krat voordat het dek eraf ging. Doe je dat niet, dan vervormt de romp onherroepelijk.

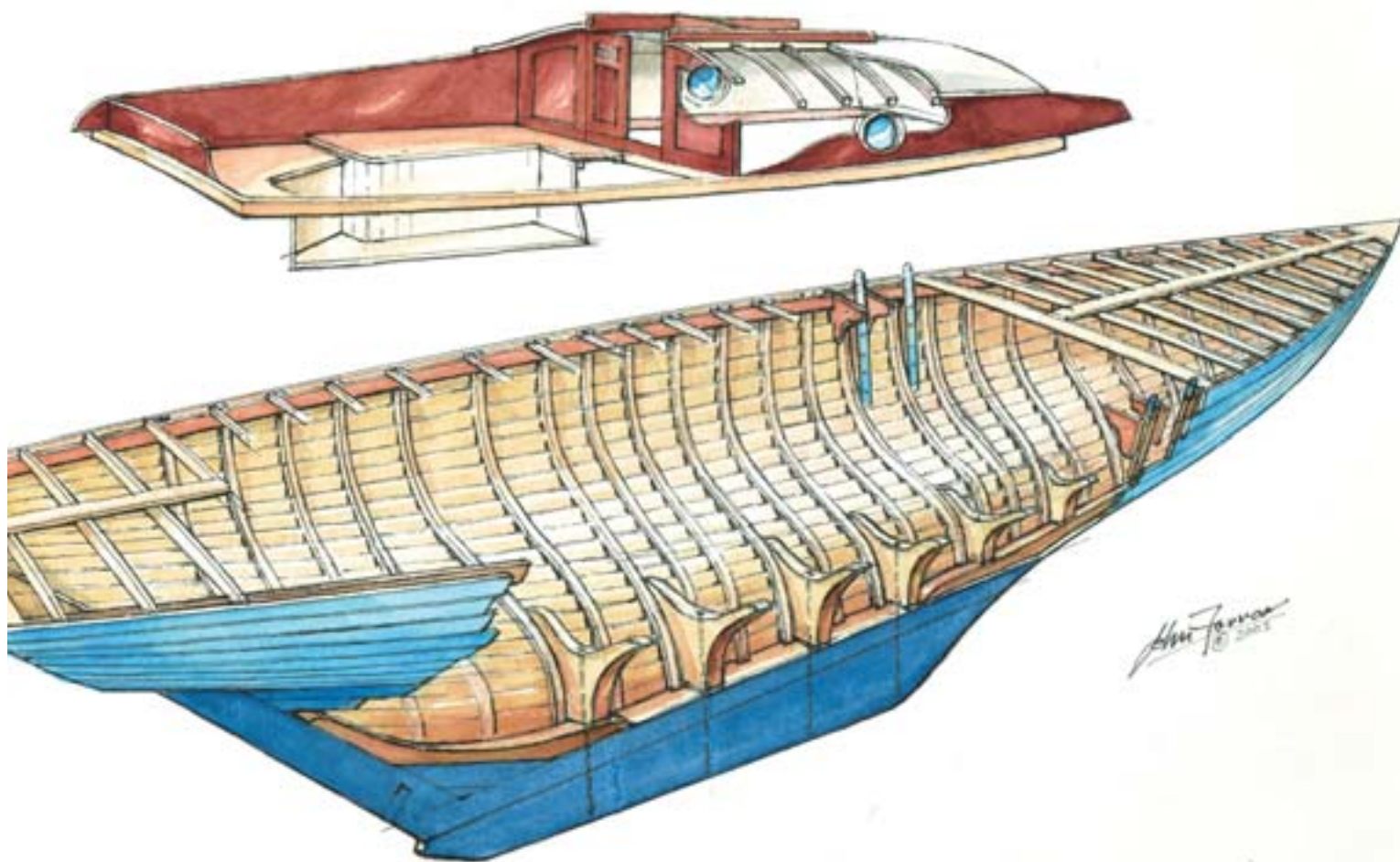
### HERGEBRUIK OF VERNIEUWEN?

Nadat we het multiplex topdek hadden gesloopt, was het de vraag hoe we het dek zouden opknappen. De originele grenen delen hergebruiken? Eigenlijk was dat geen optie. De delen waren flink beschadigd en het erafhalen en opknappen zou veel tijd, en dus geld, gaan kosten. Daar komt nog eens bij dat de tweede optie – een nieuw dek van Hechthout – in principe beter is dan een dek van losse deeltjes. Het enige waar je dan mee zit, is de cosmetische kant. Gebruik je delen, dan zie je die ook onderdeks, terwijl een multiplex dek ook aan de binnenzijde tussen de dekbalken een glad dek oplevert. Nou is dat eventueel wel op te lossen. Groefjes in het dek frezen bijvoorbeeld of eerst een laag heel dunne deeltjes aanbrengen waarop het plaatdek wordt gelijmd. Toch zien we daar vanaf. Niet alleen omdat het opnieuw duur is, ook omdat het effect valt te verwaarlozen. Het kajuitdak – dat we hergebruiken – is ook gemaakt van plaatmateriaal; waarin géén groeven zijn gefreesd. We



## DEK EN KAJUIT

## OP HET DOOSJE



zouden dus een hoop tijd en moeite steken in de onderzijde van het voordek. En dat zie je alleen als je voorin te kooi ligt – als daar al kooien komen. Er was ook goed nieuws: een deel van de dekbalken en de beide dekwegers, waarop de dekbalken rusten, waren nog goed en geschikt voor hergebruik. Enkele dekbalken onder het voordek en alle korte balkjes onder de gangboorden moesten wel worden vernieuwd. Bovendien ontbraken rondom het hoofdspant ter plaatse van de mast en onder het achterdek zes horizontale knieën die wel op de tekening stonden, maar waarschijnlijk nooit waren geplaatst. Ook pasten we de dekconstruc-

tie rondom de mastvoet aan aan de originele tekening. Tussen het slopen van het oude dek en het aanbrengen van het nieuwe zat nogal wat tijd. Logisch, omdat het zónder dek heel wat makkelijker is om in de boot te werken. Pas toen vrijwel al het 'binnenwerk' gereed was, kwam het nieuwe dek aan de beurt.

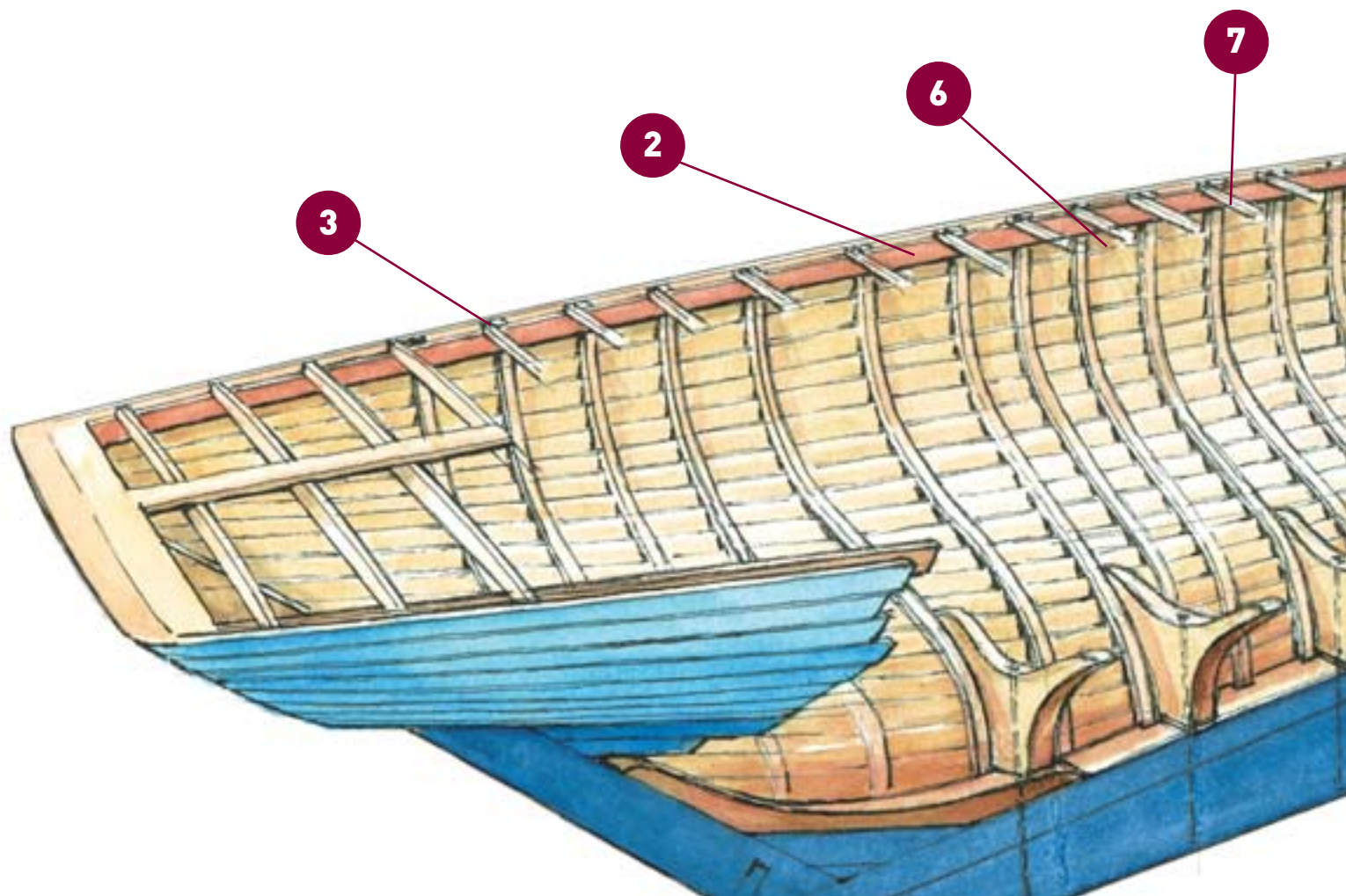
**KWESTIE VAN KIEZEN**

Ook bij de restauratie van de opbouw was het in eerste instantie een kwestie van kiezen. Het kajuitschot bijvoorbeeld was weliswaar niet origineel, maar wel vakkundig – en mooi – gemaakt. Dat wilden we terugplaatsen. De zijkant

van de opbouw waren echter om verschillende redenen niet meer bruikbaar. Ten eerste vonden we het langwerpige raam erin niet mooi (en niet origineel: er hoort een patrijspoot in). Twee: de 'wangen', de zijden die doorlopen tot vóór de kajuit en achter de kuip, waren lang geleden afgezaagd. Eigenlijk wilden we die wel weer terug. En drie: de delen van de bestaande opbouw waren bij de sloep flink beschadigd. Navraag bij Benno leerde dat nieuw zelfs goedkoper was dan opknappen. Dus lag de keuze voor de hand. Het kajuitdak daarentegen was wél opnieuw te gebruiken.

## REDACTIEZEILBOOT

## EEN NIEUW DEK IN 10 STAPPEN



**1** Om te beginnen wordt de bovenste gang hersteld om een stevige basis te krijgen voor het nieuwe dek. Het bovenste, rotte deel (zo'n 4 centimeter) wordt eraf gezaagd, waarna er een nieuw deel met epoxy en verzonken roestvast stalen schroeven wordt gemonteerd.

**2** Daarna volgen de beide opgeknapte dekwegers aan de binnenzijde.

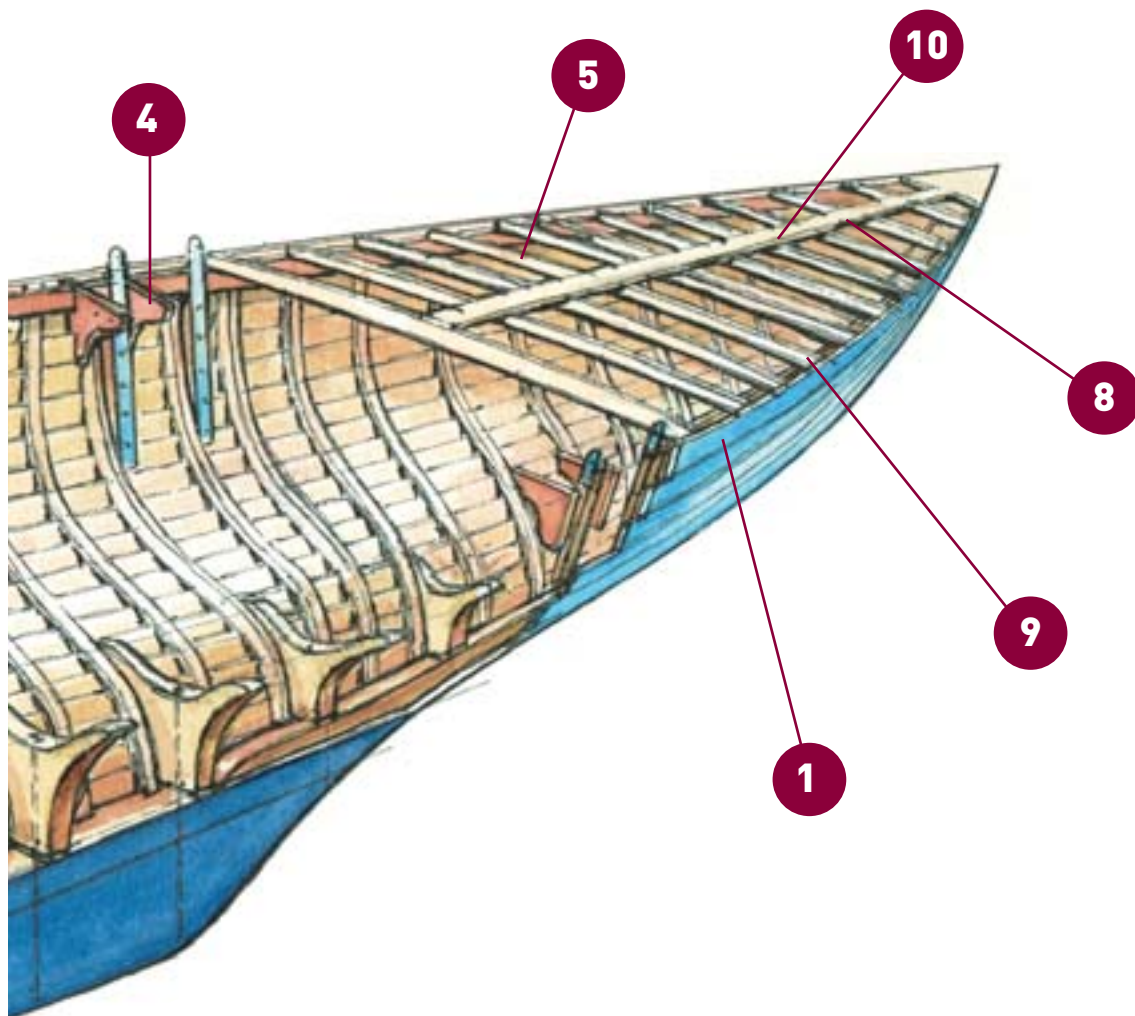
**3** Dan is het tijd om de zeeglijn op te knappen. Met name bakboordachter zat een rare 'bult' in de lijn van het schip.

**4** Zes ontbrekende verticale knieën ter plaatse van het hoofdspant en het achterdek worden door Benno op maat gemaakt en geplaatst.

**5** Vervolgens worden eerst de 'hele' dekbeamben – die de romp overspannen – gemonteerd.



## DEK EN KAJUIT



**10** Tenslotte worden de dekplaten gelegd. Het dek bestaat uit zeven delen, gemaakt van Hechthout; om precies te zijn 10 millimeter watervast verlijmd Bruynzeel Ocumé. De delen zijn onderling met elkaar verbonden met 1:10-lassen en gelijmd met epoxy. Ze zijn tevens met epoxy op de eiken dekbalken gelijmd en ook nog eens daarop vastgeschroefd met roestvast stalen schroeven. Achter- en voordek bestaan uit twee delen, twee delen vormen de gangboorden en het puntje van het voordek is eveneens een apart deel.

De wantputtings (roestvast stalen strips die door het dek steken) worden rondom afgekit. Daarna komt er een plaatje over; tussen dit plaatje en het dek wordt kitband toegepast. Over deze constructie zijn we nog niet echt tevreden. In de toekomst worden de afdekplaatjes aan de puttings gelast: de kans op lekkage via de puttings wordt daarmee kleiner.

Na montage van het dek is het tijd om – schier eindeloos – te schuren.

**6** Met behulp van een mat voor de dekronding gaan daarna de beide wegers tussen voor- en achterdek erin. Die wegers vormen de basis voor de kuip en worden gefixeerd met een verticale knie direct voor het kajuitschot.

**7** Daarna kunnen alle korte dekbalken onder de gangboorden worden gemonteerd.

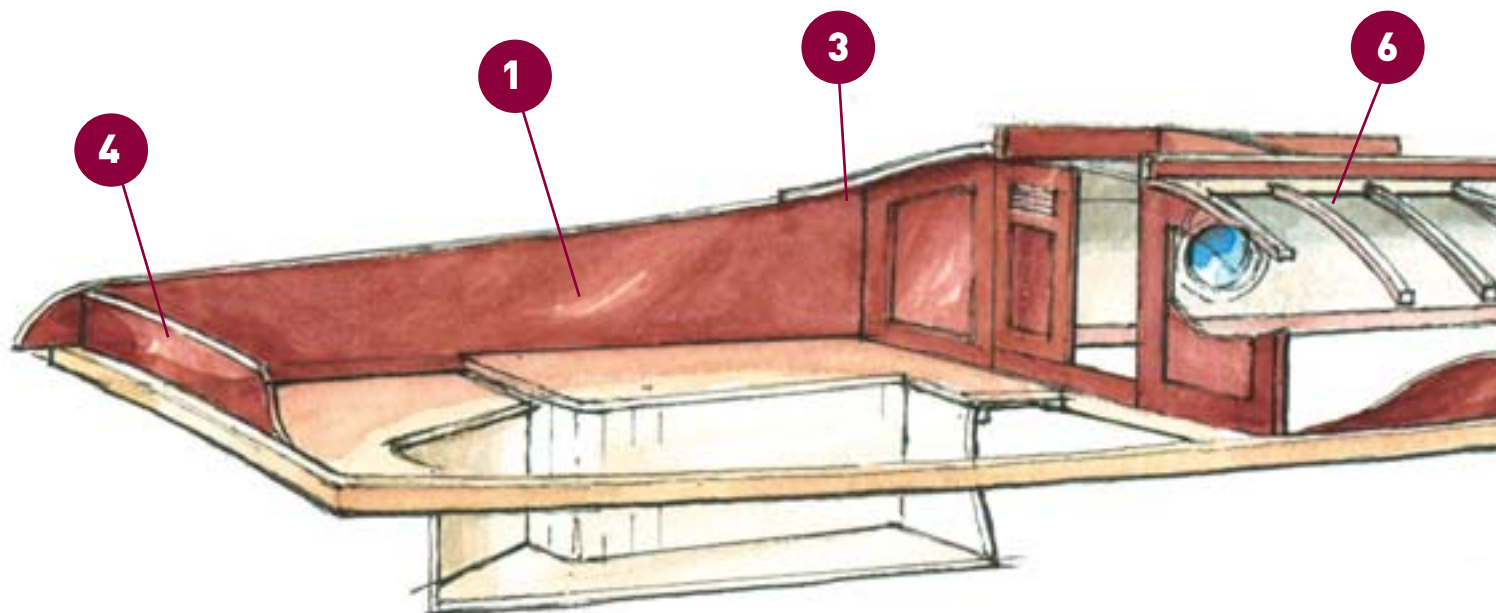
**8** Als alle dekbalken zijn geplaatst, is het tijd om ze 'na te stroken' met de schuurplank om zo een mooi strokende basis te krijgen om de dekplaten te monteren.

**9** Dan is het tijd om eerst te lakken en te schilderen. De dekbalken krijgen vijf lagen Epifanes Rapid Clear voor het dek wordt gemonteerd. Alleen de bovenkant blijft blank: dat moet, voor de verlijming straks met epoxy. Ook de onderzijde van de dekplaten wordt nu geschilderd; dat werkt wel zo makkelijk én veel sneller. De dekbalken zijn erop afgetekend, omdat ook het dek op die plekken voor de verlijming kaal moet blijven.



## REDACTIEZEILBOOT

## EEN NIEUWE KAJUIT IN 8 STAPPEN



**1** Voor de zijden van de opbouw (inclusief de voorkant en de achterkant van de kuip) hebben we twee mooie planken mahonie weten te bemachtigen. Eerst worden die op dikte en min of meer op breedte gemaakt.

**2** De twee zijkanten worden ruw op maat gemaakt. Dat wil zeggen: de 'wangen', die op het dek rusten, worden ruw in vorm gezaagd. Ook worden beide zijkanten 'pas' gemaakt zodat ze precies in de ruimte tussen voor- en achterdek passen.



**3** Om de juiste schuimte van de zijkanten te bepalen, maakt Benno twee mallen van het oude kajuitschot. De nieuwe zijkanten worden tijdelijk op deze mallen vastgezet. Op de overgang tussen dek en opbouw wordt expres een kleine naad opgehouden. Deze wordt bij de definitieve bevestiging opgevuld met epoxy. Daarover komt dan weer een afdekljst: een gegarandeerd waterdichte verbinding.

**5** Als de vier zijden tijdelijk op hun plek staan, worden ze in de juiste vorm gemaakt. Nu krijgen ook de wangen het uiterlijk zoals dat op de tekening staat aangegeven, inclusief de waterloopgaatjes in de hoeken aan de onderkant.

**6** Dan gaat alles weer uit elkaar en wordt beproefd of het geheel – inclusief het oude schot en het oude kajuitdak – precies in elkaar past.

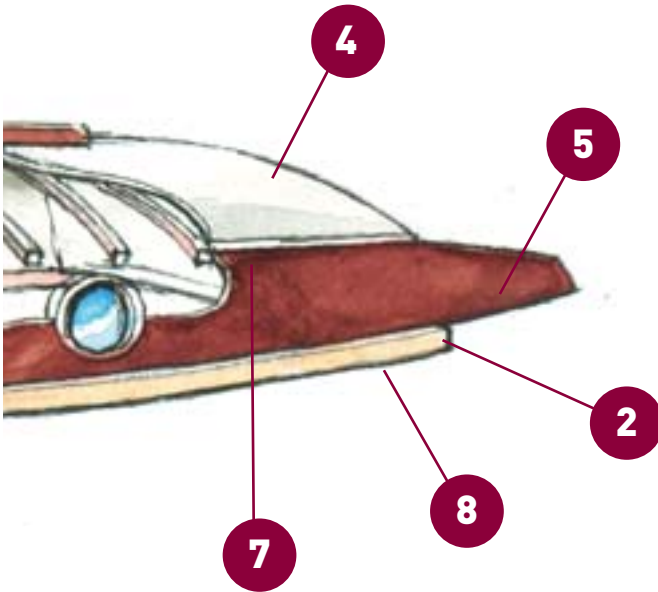


**7** Is dat het geval, dan wordt de nieuwe kajuit in één lijmsessie met epoxy en roestvast stalen schroeven in elkaar gezet. In de volgorde: zijkanten kajuit, oud achterschot, voorkant kajuit, achterkant kuip en kajuitdak. Dit moet gebeurd zijn vóór de epoxy is uitgehard: om het kajuitdak te kunnen monteren, is het namelijk nodig om de opbouw enigszins 'uit elkaar te trekken' zodat je het dak tussen de bovenkant van de zijden kunt vastklemmen.

## DEK EN KAJUIT

### SPIEGELTJE, SPIEGELTJE...

Een klus die 'tussen de bedrijven door' ook moet gebeuren, is het vervangen van de oude spiegel. De nieuwe wordt opgebouwd uit een 'binnenspiegel' en een massief mahonie 'buitenspiegel' die daarop wordt gemonteerd. De laatste wordt gemaakt uit drie delen mahonie. De grote winst van een nieuwe spiegel is vooral dat die nu tegen de kopse kanten van de gangen aan komt. Daardoor worden die kanten (gevoelig voor inwateren) afgesloten. In de oude situatie zaten de gangen tegen de zijden van de spiegel aan.



**4** Als de ruwe zijkanten tijdelijk vaststaan, is het tijd om de voorzijde van de opbouw en de achterzijde van de kuip te maken. (Bedenk dat het oude kajuitdak nog moest passen; het is dus zaak daar in deze fase steeds rekening mee te houden.)

**8** Al het lijstwerk voor de opbouw is inmiddels klaargemaakt. Als de nieuwe kajuit staat, wordt dit - ook weer met epoxy en roestvast stalen schroeven - gemonteerd.



- 1 De nieuwe roerstevan en de binnenspiegel.
- 2 Restaurateur Sybrandt maakt met behulp van een stuk karton een mal van de nieuwe buitenspiegel.
- 3 De nieuwe spiegel wordt opgebouwd uit drie delen mahonie. De draad daarvan moet mooi in de vorm van de spiegel meelopen; we willen hem namelijk blank lakken.
- 4 De uiteinden van de gangen worden geschaafd, zodat de binnenspiegel met de gangen één vlak vormt waarop de nieuwe spiegel wordt gemonteerd.