

Vlinderen en de granaatscherf



Bij houten ronde en platbodemjachten is onderhoud een jaarlijks terugkerend fenomeen. Daar ben je als eigenaar op voorbereid en handige eigenaars beleven plezier aan het zelf klaren van een grote onderhoudsklus. Dat ondervonden Jan Paul en Geesje Loeff uit Veere toen ze besloten er een groot deel van hun vaarseizoen aan op te offeren. Door: **Jan Paul Loeff**

Bij oude dames moet je niet in kleine zachte plekjes porren. Dat ondervond ik afgelopen voorjaar bij mijn 77-jarige liefde, de Vollenhovense bol *Goetsee*. Vlak achter het schildpadblok van het zwaardval zat in het boeisel aan stuurboord een klein plekje zonder lak en van een bedenkelijke kleur. Heel voorzichtig erop drukken leverde een gat op van 3 bij 3 centimeter. Nadat het blok was verwijderd bleek dat eronder allemaal turf zat en er ontstond al gauw een groot gat. Dan heb je de keus: of een stukje zetten in het boeisel of het structureel aanpakken en een groter deel van het boeisel vervangen. Die beslissing baseer je op een aantal dingen:

- is de rest van het grotere deel nog goed,
- ben ik in staat om de reparatie te doen,
- heb ik de tijd ervoor,
- heb ik de materialen.

Welnu, de rest van dat anderhalve meter, erg kromme, boeisel was niet goed. Ieder jaar moest er gekrabbd worden omdat de lak eraf bladderde, de bovenrand was zacht en er zaten wat zwarte vlekken in van roestige spijkers. Dan is de vraag, kan ik het? Het is weliswaar

een erg krom stuk hout, maar een paar jaar geleden had ik ervaring opgedaan met stomen in een stuk buisfolie met het schip als mal. Ik heb daar toen ook over geschreven (SdZ 2014.10 en 2015.1). Technisch zou het geen probleem zijn, maar er zat wel een stuk achterdek in de weg om klemmen mogelijk te maken. Het plaatsen van de klemmen zou alleen van bovenaf mogelijk zijn. Nu waren dat achterdek en vooral de potdeksels erlangs ook al tijden plekken waar de lak ieder jaar vanaf donderde. Ook daar waren er dus allerlei zaken niet in orde.

Spiegelen van hout

We hadden het idee dat de klus in een kleine maand tijd wel geklaard kon zijn. Een brede plank voor dat boeisel had ik liggen. Ooit tegengekomen en meteen gekocht. Ook de deeltjes van het dek en deschrootjes in de kuip waren geen probleem. Deze winter hadden we voor de gemeente Veere een tweetal affuiten voor de kanonnen op de vesting gemaakt en daar was wat van over. Verder was er van die grote klus drie jaar geleden ook nog wat

over. Die potdeksels daarentegen gaven wel een probleem. Vrij lang hout van 1,5 meter en door de kromming meer dan 30 cm breed. Gelukkig kwam de werf in Arnemuiden te hulp. Daar lag een krommer met een probleem. Op een gegeven moment had iemand geprobeerd de 16 cm dikke krommer over de lengte in twee plakken van ongeveer 8 cm te zagen. Na een heel eind te zijn gekomen was echter de lintzaag gebroken en de zager had het opgegeven. In de helft van die krommer zaten precies die twee potdeksels van ongeveer 22 mm dik met de draad van het hout die ook nog eens precies de vorm van het dek volgde. Dit gaf ook de kans om die stukken hout te spiegelen.

Spiegelen wil zeggen dat een symmetrisch object aan beide zijden dezelfde houtnerf vertoont. Bij gefineerde antieke kasten zie je dat eigenlijk altijd. Antiquairs noemen het ook wel 'gevlinderd', vandaar de titel van dit verhaal. Met deze dikke krommer konden we dat voor het hele potdeksel doen. Als je van houtbewerken houdt, dan is dat vlinderen natuurlijk fantastisch om te doen. Eén probleem: er

was nog een deel te zagen waarop de lintzaag was vastgelopen. Hoewel de kettingzaag niet een stuk gereedschap is om zomaar in te schakelen, leek het ons nu de aangewezen oplossing. Hierover later meer.

We beslisten om zowel boeïsel, achterdek als potdeksels te slopen en te vervangen. Achteraf bleek onze inschatting van de duur van de restauratie enorm tegen te vallen. Alles wat tegen kon zitten zat ook tegen. Niets ging gemakkelijk uit elkaar en als het eenmaal uit elkaar lag dan zat er wel weer ellende onder. Murphy's law was weer vaak van toepassing!

1. Als eerste werd het stuurboord boeïsel gesloopt. Doordat het slecht was ging dat redelijk makkelijk. Eronder zat op iedere spantkop een lapje hout als vulstuk. Bij Van Duivendijk in Tholen noemen ze dat een 'velletje'. Al die velletjes waren rot en moesten vervangen worden. Geen wereldklus maar wel een noodzakelijke. En het oppervlak ervan moet strokend verlopen, anders vertoont het boeïsel op ieder spant een knik. Gelukkig waren de spantkoppen achter de velletjes allemaal keihard.

2. Om het boeïsel te klemmen moest het potdeksel weg. Dat bleek zo slecht dat een paar rukken met een breekijzer genoeg waren om het er in stukken af te slopen. Voor die tijd moesten echter de overloop, de pennendraad en de schrootjes aan de binnenkant van de kuip eraf. Met die overloop heb ik echt ruzie gehad. Een hele grote Bahco met een stuk steigerpijp erop tot voor in de kuip was maar net lang genoeg om de moeren aan de onderkant eraf te draaien. Schroefdraad was vastgeroest en bijna niet meer aanwezig. Toen moest de overloop er naar boven toe uit. Ook dat kostte een paar uur geweld en beuken voor er beweging in kwam. Na een uur of vijf tobben was het prachtige stuk smeedwerk vrij. Voor terugplaatsen lieten we er nieuwe draadeinden M24 aan lassen.

3. Onder het potdeksel en de stuurboord helft van het achterdek bleken de balkjes onder de naad van de dekbalkjes naar het potdeksel verrot. Die moesten dus vervangen. Verder was de achterste dekbalk aan deze kant van een velletje voorzien om het dekje te laten stroken. Ook dat velletje was verrot. Nog ernstiger was de stand van zaken aan bakboord. Daar moest een deel van de dekbalk vervangen worden.

Van dun triplex werd een mal gemaakt van het boeïsel. Ik had nog een plank liggen waar we het boeïsel uit konden halen als ik een klein driehoekje aan de voorkant op zou vullen.

4. Het stomen van de plank ging op dezelfde manier als bij het lange deel van het boeïsel in 2014. De toen geleerde lessen werden opgevolgd: plankjes onder de klemmen om moeten in het zachte hout te voorkomen, het stuk fors langer laten dan nodig om vooraan de bocht goed te krijgen en extra vulstukjes om het terugveren op te vangen, de ondergrond goed, heel goed stroken. Dat ging allemaal goed behalve die extra opvulling om de bocht te halen. Eén stukje multiplex van 18 mm extra was veel te weinig.





5

5. Dit stuk boeisel heeft dan ook meer kromming dan dat stuk van een aantal jaren geleden. Desondanks is het er met wat extra kracht op de schroeven toch netjes in gekomen.

6. Die krommer met de zaagsnee voor de potdeksels was nu aan de beurt om aangepakt te worden. Op een paar schragen ingeklemd en met de kettingzaag aan de gang. Na een stuk gezaagd te hebben kwamen er opeens vonken uit de zaagsnee. Er zat duidelijk iets hard in. Dat was waarschijnlijk de oorzaak van de breuk van de lintzaag. Heel voorzichtig toch verder, na de locatie van de obstructie gevonden te hebben. Maar ook kettingzagen kunnen niet tegen een contact dat vonken veroorzaakt en de ketting was dus in één klap bot. Vriend Peter Maljers, die het zagen deed, kon zelfs met zijn berenkracht de zaag er niet door drukken. Uiteindelijk hebben we met een moker en houten wiggen de twee delen uit elkaar gespleten. Gelukkig spleet de krommer in de richting die voor het potdeksel het beste was.



6



7

7. Toen kwam de aap uit de mouw, of beter de scherf uit de vlinder. Er bleek een knots van een granaatscherf in de krommer te zitten. Achteraf is aan één kant te zien waar die erin geschoten is. Het is zomaar mogelijk dat de eik waaruit de krommer kwam honderd jaar geleden in Noord-Frankrijk stond, middenin het strijdgewoel van de Eerste Wereldoorlog. Op de foto is goed te zien dat de lintzaag er op een paar millimeter na bijna doorheen was. Heeft de zager een tijd lang geduld gehad en toen een harde duw gegeven waardoor de zaag brak? Of was die zaag tegen die tijd zo bot en beschadigd dat ze uit zichzelf brak? Hoe het ook zij, de scherf was eruit en we hadden twee stukken krommer waarvan de dikste te gebruiken was.

8. Ons plan was om de draad in het hout precies het potdeksel te laten volgen. Dat kon nu niet want door het staal van de scherf was een zwarte vlek ontstaan. Gelukkig was de krommer breed genoeg om er - met een beetje schuiven - toch een heel net potdeksel uit te kunnen zagen, samen met de afgeronde hoeken van de kuip. We hebben eerst de contouren aan de hand van de mal ruw uitgezaagd en die dikke kromme plank toen in het vlak doormidden gezaagd en opgevouwen. Wauw, toen zagen we die vlinder en zelfs het oorlogsgeweld kon die schoonheid niet bederven, al is aan bakboord nog een spoor zwart te zien.



8



9

9. De verdere klus was redelijk recht-toe-recht-aan. Het potdeksel aan stuurboord pasmaken en erin schroeven. Dan aan bakboord slopen van het dekje en potdeksel. Dat kwam er vrijwel in zijn geheel uit, de beste mal die je kunt voorstellen natuurlijk. Het boeisel aan die kant bleek echter onder het schildpadblok ook slecht. Alleen was de rest nog prima. Aan die kant hebben we dus alleen maar een stukje gezeten en de rest van het boeisel kaal gehaald. Wat is het toch een wonder dat hout na zo'n actie er weer als nieuw uitziet!

10 en 11. Na het terugzetten van het potdeksel en het achterdek, het monteren van de pennenrail en de overloop moest er weer een achterwand in de kuip gezet worden. Eenmaal teruggeplaatst was de hoofdmoot van het werk gedaan. Nu nog zes lagen lak erop, de naam en we konden weer varen.

12. Op een maandag zijn we naar de ligplaats in Veere teruggevaren. Daar aangekomen de pomp erin en rustig wachten tot de *Goetzee* van deze 3 maanden op het droge bekomen was. In die tijd het nieuwe hout van de laatste laag lak voorzien en de kuip zijn jaarlijkse lakbeurt gegeven. In de tussentijd bijhouden van de interval waarop de pomp aansloeg om in te schatten of het dichttrekken zich ook werkelijk voltrok. Daar kwam pas schot in toen ik de naam terug op de boeïsel gezet had. Heeft een schip een ziel en gevoelens? Bij de *Goetzee* ben ik ervan overtuigd. Daarna hebben we het schip dicht gezeild en toen ik dit eind augustus schreef waren we vrijwel klaar om op tocht te gaan (zie openingsfoto).

Epiloog

Tijdens het boven beschreven proces verspreidde Geesje iedere dag een paar emmers water aan de binnenzijde van de huid, werd het onderwaterschip gekrabbd en gebreeuwd waar nodig en van grondverf en antifouling voorzien. Meer dan twee weken werk voor Geesje, bij het breeuwen voor mij bij het kitten voor Peter Maljers. Het te water laten was voor een weekend in augustus afgesproken. Een weekend zodat we op zondag in de slings konden hangen om niet af te zinken. Dichttrekken ging moeizaam en het achterschip, waar we niet zoveel met water konden knoeien, bleef lekken. Na een dag vonden we nog twee plekken met een fonteintje op een naad. Maandagochtend weer omhoog gehesen, op een paar bokken gezet en die plekken wat stijver gebreeuwd en gekit. Het bleken allebei scheuren in de hele brede kimgang te zijn. Die zijn enorm moeilijk dicht te krijgen maar uiteindelijk is het toch gelukt. Het zeilseizoen hadden we voor een groot deel verspeeld, maar werken aan een mooi schip is ook leuk, zeker als je met een mooi stuk hout mag vlinderen, dingen ontdekt die spannend zijn en dat doet op een gezellige werf.

Het bestuur van de SSRP, de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten zorgde voor een stimulans door mij de WH de Vosprijs toe te kennen in 2017. En al die mensen - jong en oud - die op de Kaai in Veere langs de *Goetzee* lopen en het schip complimenteren, geven nog een extra zetje om door te gaan. Zoals dat meisje van zeven dat luid uitriep: 'Kijk eens mam, die is pas echt mooi.' 🐦

