

Zorgvuldig wordt met een snijbrander de lijn gevolgd.

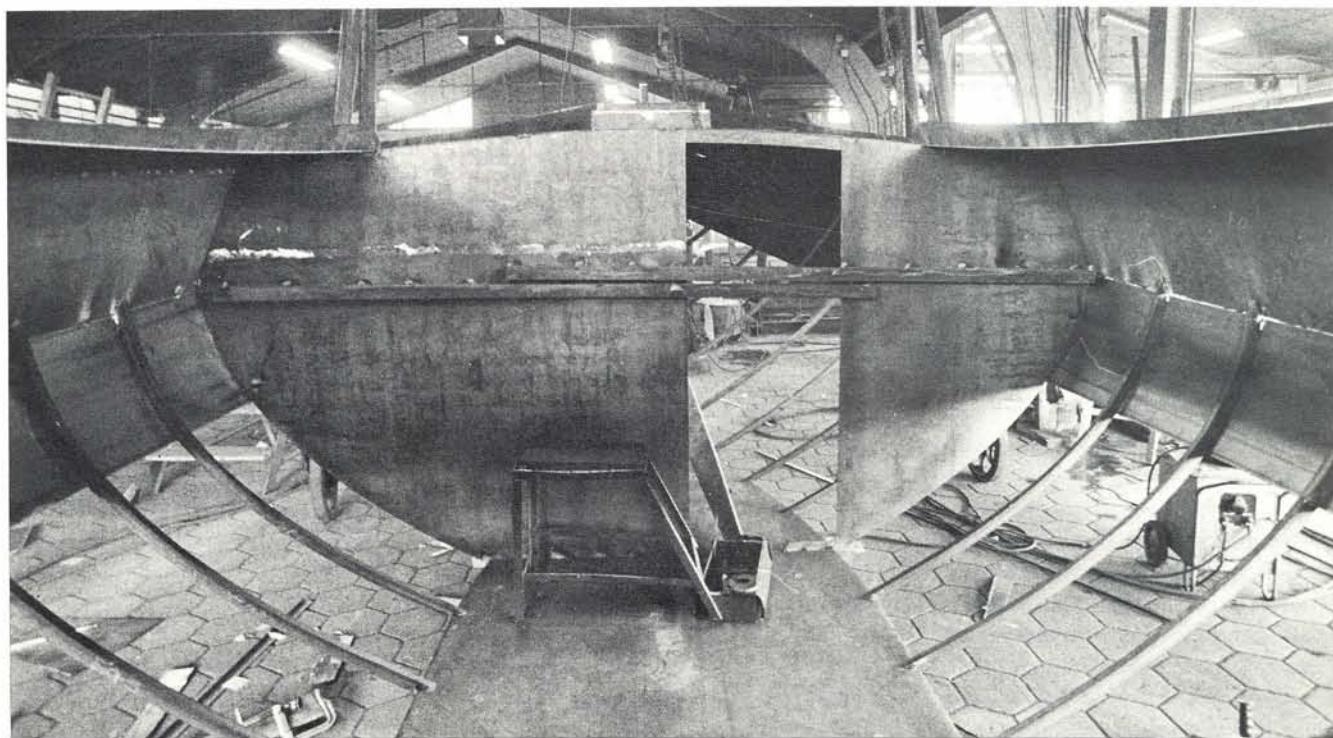
Om een goede indruk te krijgen hoe nu een stalen schokkerjacht wordt gebouwd, volgden we de bouw van een 10.74 m Vreedenburgschokker bij Kooijman en de Vries Jachtbouw bv in Deil a.d. Linge.

Door deze werf werden al zo'n 40 „Albatrossen" van 9.84 m afgeleverd en nog regelmatig wordt er een serie opgezet. De 10.74 m versie wordt aan de hand van bestaande mallen bij iedere opdracht apart opgezet.



Nieuwbouw stalen schokkerjachten

Wim de Bruijn



De bouw

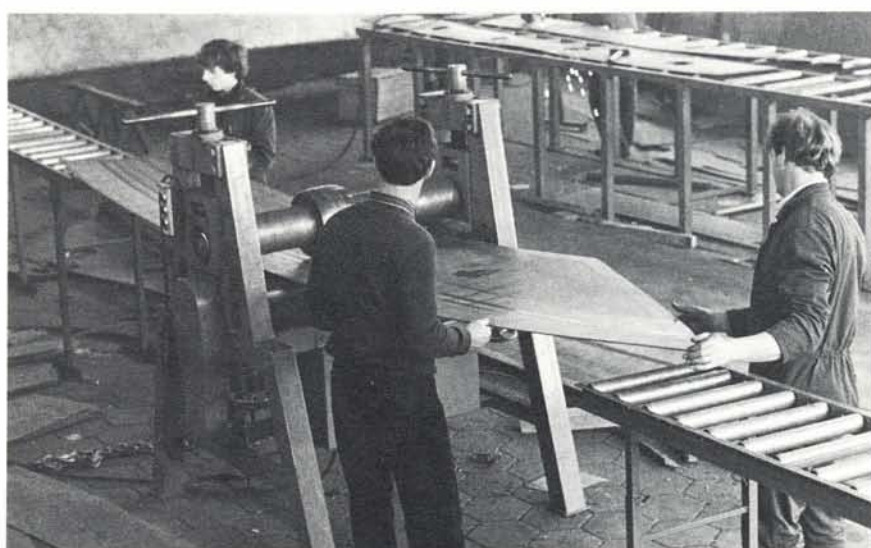
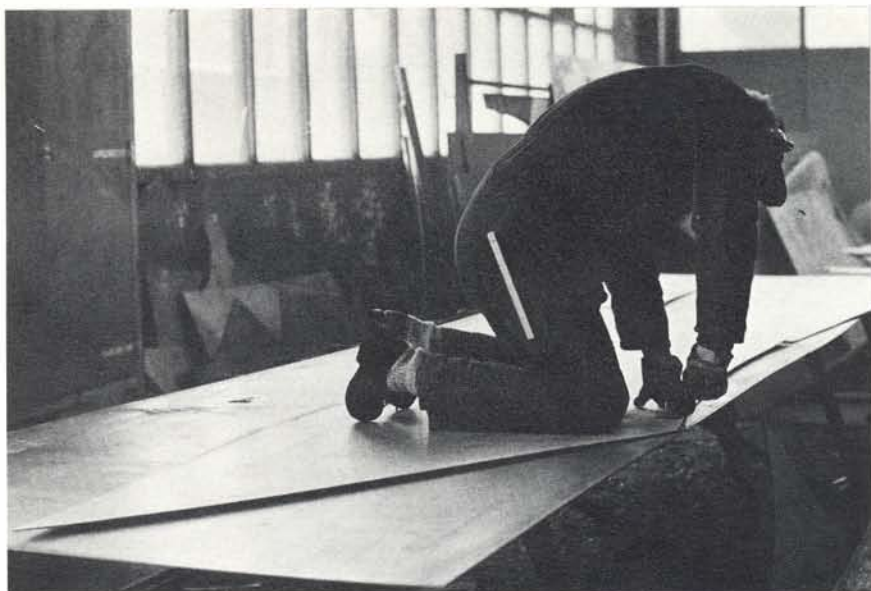
De bouw van een jacht begint eigenlijk op de spantenvloer. Op een grote, vlakke vloer wordt aan de hand van een spantenlijst een spantenraam getekend en uitgestrookt. Naar de zo ontstane tekening worden de spanten van staal pasklaar gemaakt en genummerd.

Oók op de spantenvloer worden aan de hand van het lijnenplan de huidplaten „uitgespeerd”. Een huidplaat is niet zo maar een rechthoekige staalplaat maar een plaat met bolle bovenzijde en holle onderzijde. De plaatuitslagen worden overgebracht op stalen of houten mallen. De mallen worden op hun beurt weer op staalplaten overgezet en op maat gesneden of gebrand.

Als de spanten, huidplaten, schotten, dekken, gangboorden en stevens klaar liggen kan een casco worden opgezet. Eerst wordt het vlak opgesteld op een zware balk die waterpas ligt. En dan volgt een bouwwijze die geheel afwijkt van wat we in de houten scheepsbouw gewend zijn.

Op het vlak komen het mastschot en het kajuitschot, de stevens en dan worden het dek met gangboorden en de kuipbanken geplaatst. Vervolgens wordt het boeisel aan beide zijden vastgehecht.

Pas dan volgen de spanten. Dit lijkt een rare volgorde, maar, omdat alles exact is afgeschreven en pasklaar gemaakt, klopt het als een bus. Alle spanten worden stuk voor stuk geplaatst en vastgehecht. De huidplaten bij een schokker zijn echter niet vlak maar moeten eerst bol worden gezet. Vroeger moest dat gebeuren door duizenden hamerslagen. Nu gebeurt dat op een rekwals. Het voordeel is dat er



1. Het afschrijven van een mal op een staalplaat.
2. Op een wals worden de huidplaten rondgezet.
3. Eerst het vlak, de stevens, de schotten, het dek en de gangboorden, de bovenste huidplaat en de spanten. Ineens begint het op een schip te lijken.



geen pitten en hamerslagen in de platen achterblijven.

Het rondzetten van de platen is natuurlijk vakwerk. De mannen achter de pers moeten precies weten hoeveel rek ofwel bolling een plaat moet hebben en ook nog op welke plaats.

Als de platen de juiste vorm hebben, worden ze geplaatst en vastgehecht. Zoals op de foto's is te zien, wordt er van boven naar beneden gewerkt. Als alles is gehecht kan het aflassen beginnen.

Om zo strak mogelijk te kunnen lassen wordt op deze werf alleen CO₂ gelast. Dat wil zeggen er wordt zonder toetreding van zuurstof maar met toevoeging van zgn. Argonmix gelast. Het grote voordeel is dat er geen lasslakken in de las kunnen worden ingebouwd en omdat er relatief weinig warmte vrijkomt kan er veel strakker worden gebouwd.

Er moet echter wel een strakke werkvolgorde worden aangehouden. Eerst binnen en dat buiten aflassen, volgens een vast stramien. Waar nodig worden de lassen nog wat afgeslepen.

Soms is het nodig om de huid - vooral waar schotten achter de huid zitten - te strekken. Het strekken ofwel stroken is een stukje vakwerk dat maar door weinigen wordt beheerst. Een goed strak gebouwd casco is voor de schilder echter ideaal. Het scheelt hem kilo's plamuur en vele uren werk. Het opzetten, plaatsen van stevens, spanten en bevestigen van dekken, gangboorden en huidplaten is vrij snel achter de rug. Daarna komt het tijdrovende werk voor de „ijzerwer-



4. De onderste huidgang wordt gepast. Sluit hij overal op de spanten? Komt hij goed bij de steven? Is de ronding goed? Allemaal vragen waarop het antwoord alleen ja kan zijn.

5. Duidelijk zijn de strepen van de wals te zien. Het bovenste deel van de gang heeft kennelijk de meeste ronding nodig.

6. Voor de laatste millimeters komt er wat geweld aan te pas.



kers". Het fraai opzetten van een kajuit met een „zadeldak", het plaatsen en aflassen van een zelflozende kuip, het klaarmaken en aflassen van bolders, lippen voor verstaging, ogen voor winter-tenten, ringen voor de ophanging van het roer, enz. enz. In de afwerking van een casco zitten de meeste arbeidsuren.

Tevens is het ontzettend handig voor de timmerman of de amateur afbouwer als er op de juiste plaats strippen en plaatjes zitten om de betimmering aan te bevestigen.

Wordt dit „nawerk" niet goed doordacht en is het casco gestaalstraald en in zink of primer gespoten en er moet dan weer worden gelast dan komen de problemen. Basislagen moeten worden verwijderd. Verfsystemen verbranden in de omgeving van de lussen, enz.

Het bouwen van een goed casco is vakwerk. Maar het uitdenken van alle zaken die bij het afbouwen aan de orde komen vereist eveneens een vakmanschap en een juiste kennis van zaken.

Omdat al de afwerkingen en voorbereidingen voor de timmerman tijd en geld kosten is het vergelijken van cascoprijzen met en zonder alle noodzakelijke voorzieningen erg moeilijk. Het is raadzaam om, alvorens een casco aan te schaffen, goed te overdenken en op papier te zetten wat alle volgende stadia van afbouw zullen zijn. Een bouwer die dagelijks met deze problemen te maken heeft kan hierin een prima leidsman zijn. Voor een bouwer die alleen een „staalconstructie" levert zal dat wat moeilijker zijn.

Conclusie: „goede raad is wat duurder".

7. Als de huidgang is geschoord kan het vasthechten beginnen.

8. Duidelijk zijn de hechtplaatsen te zien.

9. Een aantal stadia later. Het casco is geheel afgelast. Gestraald en in een epoxyprimer gespoten. Nu kan het afbouwen gaan beginnen.

