



Van r.n.l.: Een spaanplaatschroef, gleufkopschroef en torxschroef. Foto Theo Kampa.

Materialen bij restauratietechnieken; kruiskoppen en torxschroeven

De laatste jaren wordt er gelukkig weer volop gerestaureerd aan ons culturele erfgoed. De vrees die er jarenlang heeft bestaan omtrent het teloorgaan van het daarvoor benodigde vakmanschap, is ongegrond gebleken. Bestaande werven leveren goed werk af en leiden jonge mensen weer op om het vak over te nemen. Daarnaast is er ook een aantal nieuwe vaklieden opgestaan die op eigen kracht, of met behulp van anderen, een restauratieklus tot een goed eind weten te brengen. Moderne materialen en gereedschappen hebben daarbij een belangrijke plaats in kunnen nemen. Ze zorgen voor tijdswinst en daarmee voor het betaalbaar blijven van een uit te voeren restauratie, maar ook van het daarna uit te voeren onderhoud.

Zo zijn roestvrij staal en schroefmachines niet meer weg te denken uit de huidige manier van werken. Daar is op zich ook niets op tegen, hoewel enkele puristen liever zouden zien dat conform de oude bouwwijzen gegalvaniseerd ijzer, nagels, of zelfs alleen maar houten pennen zouden worden gebruikt.

Het Stamboek SSR&P heeft, als behoudsorganisatie, in de afgelopen jaren deze ontwikkelingen steeds geprobeerd op de voet te volgen, en hier en daar haar criteria, waar nodig daaraan aangepast. Zo is één

van de vaste regels van deze organisatie dat eigenaren van schepen uit de historische categorieën bij gebruik van rvs-beslag, aan wordt geadviseerd deze te schilderen, om daarmee het karakter van het schip niet teveel aan te tasten. Het is tevens één van de voorwaarden om in het Register van Varende Monumenten te kunnen worden opgenomen (niet zichtbaar gerestaureerd) in de categorie A1 of A2.

Waar we ons echter nog nooit over hebben uitgesproken is het soort schroeven dat wordt gebruikt om dit beslag, of andere aan te brengen accessoires

aan het schip te bevestigen. Van oudsher zijn er voor dit doeleinde steeds gegalvaniseerde of bronzen gleufkopschroeven gebruikt. Met de komst van kruiskopschroeven en later de torxschroeven (schroeven met een zeskantige inbus op de kop) zien we echter hoe langer hoe meer dat deze overal aan boord worden toegepast. Deze beide soorten schroeven zijn er in een tweetal uitvoeringen: de schroef met een kop, schacht- en een draad- of spoeddeel (is moeilijk verkrijgbaar), en de zogenaamde spaanplaatschroeven die na de kop alleen maar draad of spoed hebben. Ze zijn makkelijker aan te brengen, en niet onbelangrijk, ook weer gemakkelijk te verwijderen als dit nodig mocht zijn. In de huidgangen en de dekken worden ze afgedopt, of met stopverf afgesmeerd waardoor ze niet meer in het zicht zijn. Met name bij het bevestigen van het beslag en bij het aanbrengen van klampen, stootlijstjes, stoppers en andere accessoires zitten ze veelal wel in het directe zicht. Daarmee doen ze vaak de zorgvuldigheid waarmee gerestaureerd is, naar wij menen, ernstig tekort.

Derhalve is het bestuur van het Stamboek van mening dat het gebruik van deze beide soorten rvs-schroeven op die plekken vermeden moet worden. De gewone gleufkopschroeven zijn nog steeds, ook in roestvrij staal, volop verkrijgbaar. Probeer dus zoveel mogelijk dit type schroeven daar toe te passen. Als dat niet wenselijk, of niet mogelijk is, zou het zichtbaar zijn van deze schroeven voorkomen kunnen worden door ze te plamuren en mee te schilderen met het beslag. Een algemene aanpassing van de criteria op dit punt is in voorbereiding en zal binnenkort worden toegevoegd aan de bestaande.

HET WERKEN MET SPAANPLAATSCHROEVEN

Een van de voordelen van spaanplaatschroeven is dat ze minder zwaar en soms zelfs helemaal niet hoeven te worden voorgeboord. Bij schroeven met een schacht is tweemaal voorboren eigenlijk gewenst. Eenmaal diep (iets minder diep dan de lengte van de schroef) met een iets dunnere boor dan de spoed aan diameter heeft, en daarna nog eenmaal (zo diep als de schacht aan lengte meet) met een boor ter dikte van de schacht van de schroef. Een en ander zoals vroeger met gleufkopschroeven ook vaak werd gedaan. Bij rvs-schroeven is dit echter zeker aan te raden. Rvs is namelijk een uitstekend materiaal dat niet roest, maar dat wel minder taai is dan gegalvaniseerd ijzer. De schroef kan dus bij een te grote belasting (te moeilijk in te schroeven) sneller afbreken. De ellende die dat met zich mee brengt kennen velen al; uitboren, en met een zwaardere schroef het te grote gat proberen op te vullen et cetera.

Kortom, rvs is een prachtig materiaal, het vereist enige zorgvuldigheid ten aanzien van het aanbrengen, maar het moet het liefst niet opvallend zichtbaar zijn.

Tekst: Peter Tolsma