

Restauratietechniek

Alle eigenaars van houten ronde en platbodemjachten zien – terecht – op tegen het (laten) vervangen van oude berghouten door nieuwe. Maar op een gegeven moment is er geen uitstellen meer bij. Een berghout moet nu eenmaal stevig zijn en, zo nodig, stoten kunnen opvangen.

door Wim de Bruijn

Zelf heb ik bij het uitvaren van de Oranjesluizen, doordat ik te laag stond, eens een grote dukdalf over het hoofd gezien. Pas op het laatste moment zag ik de kolos recht voor de boeg opdoemen. Achteruitslaan kon niet meer, alleen het roer omgooien. Ik raakte het gevaarte ter hoogte van de bakboordbolder. Het voorschip kwam omhoog, kaatste als een biljartbal weg en ik voer met een behoorlijke vaart recht op aan de remming gemeerde vrachtschepen af. Alleen door het roer naar de andere kant om te gooien kon ik de zaak nog redden en verdere schade voorkomen.

Het eerste dat je dan denkt is: het schip is lek. Ik stopte het schip af, liet het drijven en rende naar binnen. Geen geklok van water, dan naar het voordek. Alles wat ik zag was een naar binnen gedrukt stuk berghout dat nu, in plaats van tien centimeter uit te steken, gelijk liep met het boeisel.

Enigszins gerustgesteld voer ik verder. Pas later, toen ik het potdeksel had verwijderd en in het kabelgat een en ander had weggesloopt, bleek dat de spanten waartegen het berghout was bevestigd danig weggerot waren. Dit rottende hout had de klap opgevangen en het voorschip behoed voor ontzette delen.

Aangezien de reparatie zo goedkoop mogelijk moest blijven, hakte ik de koppen van de spanten ter plaatse weg en verving ze door op elkaar gelijkijnde en geschroefde stroken hechthout. Zo kreeg ik weer houvast voor een nieuw stuk berghout. In plaats van een anderhalve meter lange „krommer” te zoeken, maakte ik een mal van het te maken berghout en liet bij een houthandel een aantal stroken hechthout op maat zagen. De stroken werden op hun plaats gebracht met schroeven, draadeinden en lijm en na het afschilderen en lakken zag het er weer als nieuw uit.

Massief of lamineren

In de praktijk van het restaureren en nieuwbouwen blijkt pas als je eraan toe bent hoe veel kromming een stuk hout moet hebben en hoe lang het moet zijn. Pas dan kan de bouwer/restaurateur naar een houtwerf gaan om met behulp van een mal een geschikt stuk hout te zoeken. Heeft hij een krommer gevonden, dan moet er veel verzaagd worden om het uiteindelijke stuk hout over te houden. Met andere woorden: de afval is aanzienlijk. Bovendien wordt met vers en nat hout gewerkt. Tijd om te drogen

Een nieuw berghout kan uit horizontale delen, maar ook uit verticale delen worden samengesteld. In Workum werd op Scheepstimmerwerf „De Hoop” dit berghout van horizontaal liggende planken aangebracht om eventueel inwateren van bovenaf te voorkomen. Na het gelijkmaken van de delen worden de zijkantjes afgesloten door een verticaal kantdeel.
(Foto Theo Kampa.)



Het aanbrengen van een massief berghout komt steeds minder vaak voor. Het probleem is niet alleen dat het hout krom moet zijn, het moet ook nog zeeg hebben.
(Foto: Theo Kampa)

krijgt het hout doorgaans niet en ook dat bevordert de levensduur niet.

Steeds meer bouwers/restaurateurs gaan daarom over op gelamineerde krommers. Je maakt een contramal, verwerkt dunne latten en wat je 's avonds lijmt, kun je de volgende dag verwerken. Zo komen de lijmtangen weer vrij voor een volgende krommer.

Er zijn heel goede constructielijmen in de handel, de een werkt met Ceta Bever, de ander met Frenckens lijm. Het belangrijkste is dat er zorgvuldig wordt gewerkt en dat de temperatuur in de hand wordt gehouden.

Het blijkt ook dat gelamineerde krommers in de praktijk niet duurder uitkomen dan massieve krommers. Bovendien is gelamineerd hout aanzienlijk sterker en vooral veerkrachtiger dan massief hout.

Het grote voordeel is ook dat amateurbouwers over het algemeen beter met laminaten werken dan met de grote onhandelbare stukken massief hout. Er zijn bovendien veel lichtere machines nodig voor het verwerken. De kreet dat laminaten niet thuis horen op klassieke jachten en bedrijfsvaartuigen omdat het niet origineel is, willen we ontzenuwen door te vermelden dat de commissie die toezicht houdt op het onderhoud van het Statenjacht „Friso”, ook laminaten toelaat als het gaat om vervangen van oude delen. Joh. van der Meulen in Sneek, die met het onderhoud belast is, is daar zeker gelukkig mee.

