

A full-page photograph of a boat restoration project. A black boat with a red hull is mounted on a wooden stand. A vertical red pole is positioned in front of the boat. Two men are standing on a wet, dark ground in front of the boat. The man on the left is wearing a blue and green jacket, grey overalls, a red beanie, and red shoes. He is pointing towards the red pole. The man on the right is wearing a black jacket, blue jeans, and grey shoes. He is holding a small white box. The background shows a grassy field and a cloudy sky.

Roerige restauratie

Afgelopen najaar prikten we ineens met een vinger door het roerblad van de redactiehoogaars heen. 'Hè, hoe kan dat nou?' Omdat Wim Mendelts net in een artikel (SdZ 2021.1) had laten zien hoe je volgens hem een goed roer maakt, haalden we hem erbij. Hierbij het foto-verslag van wat er daarna gebeurde.

Door: **Leo Boogerd** Foto's: **Wim Mendelts**

Na de “prikactie” stond reparatie van het roer hoog op het verlanglijstje. Bij nader inzien zagen de voorste delen van het roer er toch slechter uit dan gedacht. Boven de waterlijn waren de naden aangetast en de kop boven het helmhout was ingewaterd, waardoor er scheuren waren ontstaan. Direct boven de waterlijn was achterstallig lakwerk, waardoor het eiken was ingevreten en naden waren aangetast. Maar dat was niet het enige, vreemd genoeg was het roerblad nog ernstiger aangetast, juist onder de waterlijn. Hier zat dus dat gat in het blad dat niet veel later werd overgebracht naar Scheepstimmerwerf 't Berghout in Koudum.

Scheepstimmerman

‘Herstelt houten schepen, maakt masten, zwaarden & roeren’, staat er op het kaartje van Mendelts. Dat doet hij al sinds zijn studententijd. Tijdens zijn studie in Delft ging Wim op een oude tjalk wonen. Maar die moest nog wel eerst opgeknapt worden. Timmeren aan een oude boot beviel hem zo goed, dat hij zijn schooltas aan de wilgen hing. Schippers wisten hem al snel te vinden, om zijn handige en betrokken aanpak. Het begon met een roer. Een volgende schipper gaf hem opdracht voor de hele boel; rondhouten, zwaarden en roer. Zijn woonschip werd tevens de werkplaats. ‘In het begin had ik niks, geen ervaring, geen spullen, geen gereedschap, geen geld, maar wel veel passie. Zo ben ik van wal gestoken,’ vertelt hij.

‘Ik pakte alles aan, draaide mee op een werfje hier en in een werkplaats daar. Toen ik in de jaren tachtig met mijn tjalk afmeerde in de museumhaven van Rotterdam, werd ik direct benaderd voor de historische dwarshelling. Als hellingbaas en drijvende kracht heb ik daar veel ervaring opgedaan, zowel in hout als in ijzer. ‘Verzorgt onderhoud, techniek, smeed- en klinkwerk’, staat er verder op zijn kaartje. Als we een rondje over de werf lopen, opent hij de deur van zijn staalwerkplaats. ‘Bij rondhouten komt veel kijken, dat wil ik graag zoveel mogelijk in eigen hand houden, daarom maak ik het beslag veelal zelf.’

Als Wim z’n laptop openklapt, passeren er beelden van allerlei klussen op de meest uiteenlopende locaties. ‘Kijk hier, een Engelse kotter die met averij La Coruna was binnengelopen. De schipper belde of ik langs wilde komen. Met een kist gereedschap reed ik naar Schiphol.’ Beelden van de historische werf in Stockholm en de botterwerf komen voorbij. Dan zie ik Wim boven op een stapel prachtige stammen staan. Met passie vertelt hij over zijn masten, die hij maakt van de beste kwaliteit lariks hout. Het liefst van bomen die

heel langzaam groeien, op de grotere hoogten in Zuid-Duitsland.

Ontroerend smeedwerk

Wim begon met het uit elkaar te halen van het roerblad om een beeld te krijgen van wat er vernieuwd moet worden. ‘Ik kwam van de ene verrassing in de andere.’ Dat is natuurlijk niet raar. Aan een oud schip worden in de loop van de tijd allerlei aanpassingen gedaan om het in de vaart te houden. Dat is juist ook zo leuk aan historische schepen! In hun lange bestaan moeten ze zich voegen naar de wensen en het gebruik van de verschillende eigenaren, en dat kan alle kanten uit gaan, weet Wim. ‘Schepen werden omgebouwd van vracht naar charter, verlengd, of omgebouwd van zeil naar motorschip. Heel soms werden de gangen opgeboeid, tuigen werden gewijzigd, noem maar op, dus ik ben wel wat gewend.’ Dit roer heeft zo ook zijn verhaal. Zo heeft het een ‘romantische’ vlaggenstokhouder, volgens Wim ‘ontroerend smeedwerk’ waar iemand zich enorm op heeft uitgeleefd. Om het pronkstuk niet te verliezen, is het simpelweg vastgelast aan het beslag. ‘Wonderlijk hé!’ besluit hij.

Roer met ballast

‘Maar wat mij nog meer verbaast heeft, is de wel heel bijzondere zandstrook of slijtplaat. Het is een stalen doos, verbonden aan de onderste vingerling, die was afgevuld met gietbeton. Dat heb ik uit elkaar gepeuterd en het beton eruit gebeiteld. Bijzonder is het wel, een roer met eigen ballast. Dat betekent dat het balanceert en mooi recht blijft staan, maar onder helling zal dit vermoedelijk neigen om te vallen naar de lage kant. Misschien komt het echte verhaal hierover nog wel boven water.’

Volgens Wim zijn de klampen onder en boven het helmhout in wezen klosjes. In ieder geval wijken ze af van de meest gangbare vormgeving. ‘Toen ik ging afpellen bleek dat ongeveer de voorste helft van het roerblad ernstig aangetast was.’

Ideale constructie

Terwijl we naar zijn tekentafel lopen, vertelt Wim over de ideale constructie van een platbodem roer. Hoe zorg je er voor dat een roer minder snel wordt aangetast in de constructie? Daarvoor moet je in beginsel schuin aangezaagde delen, aan de voor of achterzijde van het roer, zien te voorkomen. Aangezaagde delen zijn kwetsbaar voor aantasting en inscheuring. Dat zijn de plekken waar het als eerste inwatern kan gaan scheuren. De meeste roeren zijn echter trapeziumvormig.



Wim Mendelts wijst op de aangetaste naden. Duidelijk zichtbaar is het gat onder de waterlijn

Terwijl we bij zijn tekentafel staan, schetst hij hoe het beter geconstrueerd kan worden. ‘Hiervoor maak ik een deel evenwijdig aan de voorzijde en ook een deel evenwijdig aan de achterzijde. De ontstane restructuurte vul ik op met driehoekige delen. Dit zijn meestal scherp aangezaagde delen, maar die worden zodoende in de constructie opgesloten en zijn daardoor minder kwetsbaar.’

Steviger en stijver

Jullie hoogaarsroer is minder driehoekig, maar bovendien gaat het hier om een restauratie, dus er was geen volledige vrijheid om het roerblad geheel opnieuw op te zetten. In dit geval heb ik er voor gekozen om het te vernieuwen gedeelte te vervangen door twee eiken delen, dikte 44 mm.

In de oude constructie waren de delen aan elkaar gezet met kleine gefreesde profieltjes, en nu worden de nieuwe delen aan elkaar gezet met hechthouten veren. Hiervoor worden 30 mm diepe sleuven gefreesd in de delen. De hechthouten veren krijgen aan de zijkant ook weer kleine groeven ingefreesd. Dit zijn zogeheten lijmkkanalen, waardoor overtollige lijm uit de constructie kan ontsnappen als het geheel met klemmen wordt aangezet.

Normaal gesproken wordt een zandstrook onderaan het blad gezet. Deze sluit het kopse hout af en geeft mede stijfheid aan het roerblad. Maar het is tevens bedoeld ter bescherming voor onderwaterbodems. In dit geval wordt dit allemaal ook bereikt met die ballast-slof, maar gebruikelijker is uitsluitend een zandstrook.

Het blad is zo in ruwbouw klaar. Bij de volgen-



Foto's 1 en 2 laten een mooie vergelijking zien tussen de ideale constructie volgens Mendelts en ons roer; bij voorkeur sluit Wim de driehoekige vulstukken op binnen gestrekte delen (1) zodat je zo min mogelijk hoeft aan te zagen. Bij het hoogaarsroer lopen de delen over de hele lengte. Bij foto 2 heeft Wim voor een goed beeld alle beslag verwijderd • 3 Er was ook sprake van inwatering en scheurvorming vanaf de klik • 4 De klosjes boven het helmhout gaat Wim vervangen door een meer gangbare rvs pen • 5 Mendelts verbaasde zich nog het meest over dit aandoenlijke stukje smeedwerk. 'Daar heeft iemand echt zijn best op gedaan.' • 6 Deze stalen slof is een ongebruikelijk detail, maar hij zit vast aan een vingerling • 7 De slof zelf was gevuld met beton. Dient het misschien als ballastdeel? • 8 De voorbereiding om het te vervangen deel af te zagen is begonnen • 9 De eiken delen worden gekant en geschaafd in de gewenste afmetingen • 10 Twee grote delen vervangen het oude hout • 11 Om de delen te verbinden worden nauwkeurig sleuven gefreesd • 12 Mendelts gebruikt hechthouten veren (rechts) die in de sleuven vallen • 13 De hechthouten veren krijgen lijmkanaaltjes om overtollige lijm af te voeren • 14 Vijf centimeter dik eikenhout • 15 Met enorme lijm tangen (sergeanten) worden de nieuwe delen aan het oude deel geklemd

de stap wordt het blad in model gebracht. De klik en de kop worden uitgezaagd, evenals de voorzijde. Daarna wordt het gewenste profiel hieraan geschaafd, bij het oude roer ontbrak enige profilering, het was aan de voorzijde eigenlijk gewoon recht. Gaandeweg wordt toegewerkt naar een verfijning. Het oude deel

wordt kaal gehaald, waarna het geheel wordt geschaafd en geschuurd. De gaten worden geboord voor de vingerlingen. Hierna wordt een eerste conservering aangebracht waarbij ook de boorgaten worden behandeld. Vervolgens wordt het beslag weergemonteerd, nadat het grondig is schoongemaakt en gegrond.

Conserveren en schilderwerk

'Hout moet kunnen ademen', vertelt Wim. We staan bij een mast die er op het eerste gezicht heel aardig uit ziet, maar dat blijkt gezichtsbedrog. De mast staat in de epoxy en de scheuren zijn afgekit tegen inwateren. Wim trekt een kitnaad open en steekt zijn





1 Het oude deel wordt geschrapt, geschaafd en geschuurd zodat het samen met het nieuwe deel (rechts op de foto) verder afgewerkt kan worden

2 De voorzijde van de klik krijgt de gewenste vorm

3 De voorzijde van het blad krijgt ook een profiel; het oude roer had dat niet en was gewoon recht

4 Als alles weer geschilderd en gelakt is, kan het roer er weer jarenlang tegen

mes erin. 'Kijk, wat komt hieronder vandaan? Potgrond!' zegt hij ontdaan, terwijl hij met zijn mes verrot hout wegpeutert. Van binnen is de mast compleet weggerot. Het hout was compleet afgesloten van de buitenlucht, maar hout moet kunnen meebewegen met de weersomstandigheden. Door beschadigingen en scheurtjes trekt het vocht erin als een spons. Maar het vocht gaat er niet makkelijk uit, tenminste niet als het helemaal is afgesloten. Als dat vocht er niet uit kan, raakt het hout aangetast en gaat het uiteindelijk rotten. Houtwerk op een schip dient daarom bij voorkeur behandeld te worden met een conservering of afwerking die de mogelijkheid biedt dat het kan blijven ademen. 'Daarom werk ik ook altijd met beits, hardhoutolie of traditionele bootslak op alkyd basis. Deze 'zachte' producten combineer ik stevast met lijnolie. Jullie roer heb ik, als basis, behandeld met Perkoleum, een beits gemengd met een beetje lijnolie.'

Historisch jacht

Het roer is weer vaarklaar: 'Het is gereconstrueerd met alle aanpassingen die er in de loop van de tijd aan zijn gedaan. Wel heb ik



mijn inziens een betere constructie gemaakt. Het resultaat is een roer met tijdsporen. In zekere zin draagt dit bij aan de historiciteit van het jacht. Het jacht vertelt een verhaal, en dat is natuurlijk erg leuk. Die wonderlijke ballaststof onderaan het roer (heeft dat misschien iets te maken met loefgierigheid?), de romantische vlaggenstokhouder (hoe is dit bijzondere werkstukje tot stand gekomen?), de klosjes voor het helmhout. Maar er is in dit geval ook wat voor te zeggen om het roer

te maken zoals het oorspronkelijk was, dat wil zeggen bij de bouw. Dan zal je onderzoek moeten verrichten. (Het is bekend dat de hoogaars als jacht is gebouwd in 1948 op de scheepswerf E. van de Voorde in Antwerpen. Het heeft altijd in Zeeland gezeild met bijvoorbeeld Goes als thuisbasis.) Het is aan een eigenaar om hierin een keuze te maken. Hoewel dit historische jacht nog relatief jong is, geldt net zo goed de vraag: hoe oorspronkelijk wil je het herstellen? 

LIJMEN

In het verleden verlijmd t Berghout altijd met polyurethaan lijm van Bison. Dit maakt een uitstekende lijmverbinding, volgens Wim. Hij kent de kwaliteit van deze lijm en werkt hier al sinds jaar en dag mee. Deze lijm is echter uit de handel genomen. 'Een belangrijke basisbouwstof is niet langer beschikbaar voor mijn scheepstimmerwerk,' zegt Wim. Hij is hierover in gesprek met de leverancier. Deze suggereert Wood max als vervanger. 'In samenspraak hebben we lijmproeven gedaan met Wood max, hier op de werf. Verschillende houtsoorten, eerst netjes ontvetten, geheel volgens de regelen der kunst. Maar de resultaten vallen ronduit tegen. Vooralsnog heb ik geen zicht op een goede vervanger en dat is een beperking voor het vervaardigen van goede kwaliteit scheepstimmerwerk', volgens Mendelts. Voor ons roer gebruikte hij een vervanger, de Bijlard 2K-PU lijm, die hij aanlegde met een beetje thinner om het iets vloeibaarder te maken.

