

Hout/epoxy na vier seizoenen varen



HL 7 slaat op de thuishaven Laaxum, gelegen in de (vroegere) gemeente Hemelum Oldeferd.

Tekst: Jaap A. M. Kramer
Foto's: Theo Kampa

Toen de heer A. M. Brenninkmeijer in 1983 prijs opvroeg voor een stalen Lemsteraak in vissermanuitvoering, kon hij niet bevroeden dat hij een jaar later in een heel bijzonder houten schip zou varen. Want een samenloop van omstandigheden heeft ertoe geleid, dat hij de eigenaar werd van het eerste in hout/epoxy gelamineerde ronde jacht, dat de Nederlandse wateren bevaart. Nu hij vier vaarseizoenen met zijn „Sudermar” achter de rug heeft, leek het ons de moeite waard om hem naar zijn ervaringen te vragen.

De eigenaar vertelt

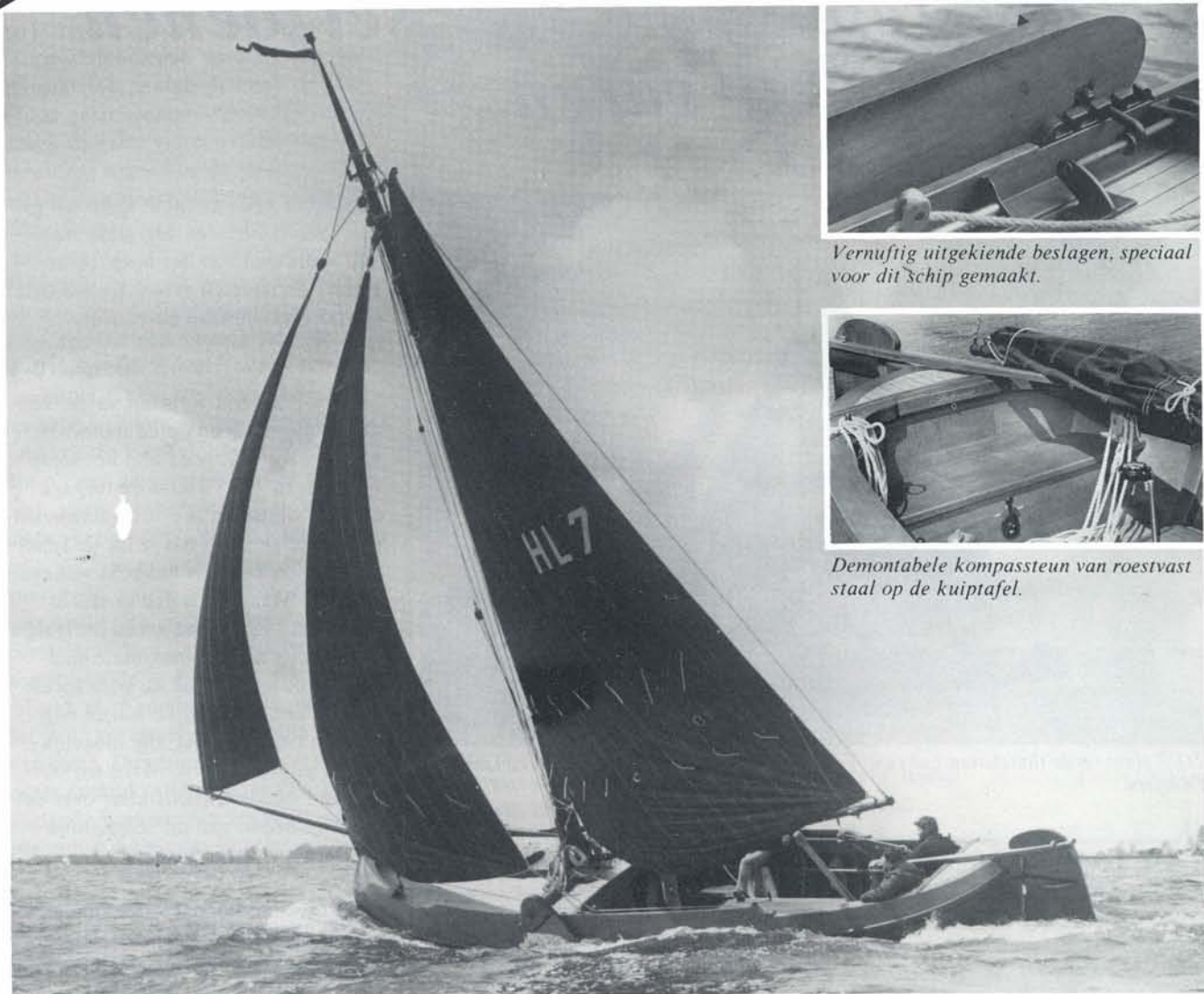
„Aanvankelijk”, vertelt de heer Brenninkmeijer, „dachten wij aan een stalen schip, maar de prijs viel ons nogal tegen. Je gaat dan ook eens op andere werven kijken, en zo kwamen we ook bij Roelof van der Werff in Workum. Nu ben ik in de houten jachten opgegroeid, dus ik heb alle nadelen van hout aan den lijve ervaren. Om over de prijs van een houten Lemsteraak nog maar niet te praten. Maar Roelof van der Werff heeft ons van het waanidee genezen dat een houten schip duurder moest uitvallen dan een van staal, zowel wat de bouw als het onderhoud betreft. Hij vertelde ons over bouwen in hout/epoxy, meerdere dunne lagen hout over elkaar, ijzersterk en blijvend volkomen waterdicht. Bovendien, door de beschermende laag epoxyhars, onderhoudsarm. Hij heeft ons weten te overtuigen en wij

hebben er geen moment spijt van gehad. Wij hebben nu een jacht met alle voordelen van het hout, maar zonder de nadelen ervan. En we zijn er voortdurend heel enthousiast over.

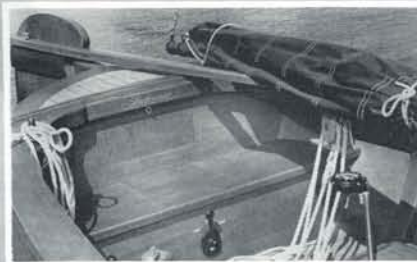
In juni 1984 zijn we gaan varen, zonder tuigage, alleen op de motor. Konden wij vast goed aan het schip wennen. In 1985 kwam de tuigage erop en sindsdien is er drie seizoenen flink mee gezeild. Als je uit de scherpe schepen komt, is het echt wel even wennen. Maar we zeilen er steeds beter mee, al zijn we ervan overtuigd dat we nog niet de maximale snelheid eruit halen. Ook de trim speelt daarbij een belangrijke rol, en wij hebben nog lang niet alle mogelijkheden uitgetest. Maar wij worden wel steeds enthousiaster over de mogelijkheden van dit schip, mijn vrouw net zo goed als ik.

Over de onderhoudskosten kunnen wij nu meepraten. Door het seizoen heen is er geen ander onderhoud dan het normale schoonmaken. Na het eerste seizoen is het schip nog een keer binnen en buiten, ook onder de vlonders en in het voorschip, voorzien van één laag ultraviolet-werende lak, ter bescherming van de epoxyhars. De daarop volgende jaren heeft alleen de buitenkant één laag van die lak gekregen, verder hoefde er voor het onderhoud niets te gebeuren.

Daarbij heb je dan het voordeel van een volkomen waterdicht schip. Je kunt zo tegen de houten huid gaan zitten, zonder risico een natte rug te krijgen door een lekke naad. Onder de kajuitvloer is het volkomen droog, er staat geen druppeltje water. Dat wil zeggen dat je al die



Vernuftig uitgekiende beslagen, speciaal voor dit schip gemaakt.

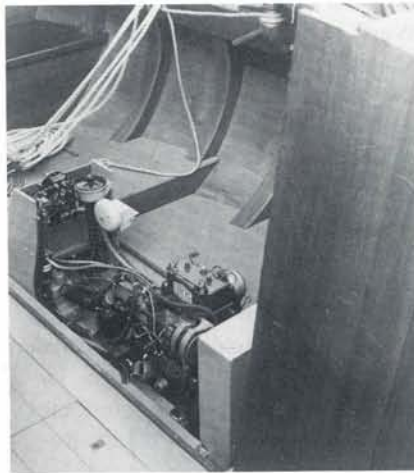


Demontabele kompassteun van roestvast staal op de kuitafel.

Goed getrimd staat de helmstok vrijwel midscheeps. Let op de reefknuttels!



Bij de afneembare, klassieke koekoek is aan tal van details gedacht.



Na wegnemen van de motorkap is de BUKH-diesel van weerskanten goed toegankelijk.



Deze bank-kookkist werd pas later ingebouwd.

ruimte kunt gebruiken voor berging, niet alleen van levensmiddelen, maar ook bijvoorbeeld voor een paar overvloedige truien. Die waterdichtheid is werkelijk 100 % en ook van condensatie hebben wij geen last.

Tenslotte is ons ook nog gebleken, dat onvolkomenheden aan de huid afdoende kunnen worden verholpen. Er zat een stuk hout in, dat raar ging doen. Uit onderzoek door de werf bleek, dat dit ene stuk hout niet voldoende droog was geweest. De werf heeft het vervangen, en wij hebben er nooit meer last van gehad."

Op onze vraag naar nadelen van deze bouwwijze, moet de heer Brenninkmeijer heel lang zijn geheugen pijnigen. „Nee”, zegt hij, „ik zou er geen weten. Zowel vóór als tijdens de bouw zijn wij erg kritisch geweest over wat wij wilden. Tijdens de bouw zijn we er veel bij geweest; door dat overleg kan je allerlei dingen tijdig aan je wensen aanpassen, zoals bijvoorbeeld de hoogte van de banken. Maar nadelen? Nee, ik zou er echt geen weten."

De bouwmeester aan het woord

Voor het bouwen van zo'n hout/epoxy schip komt best wel wat kijken. In de eerste plaats een bouwloods met temperatuur- en vochtigheidsregeling. Voor het werken met WEST System epoxyhars moet het warm genoeg zijn en de relatieve vochtigheid van het hout mag maximaal 12 % zijn. Dat droge hout wordt dan door de epoxyhars aan alle kanten waterdicht ingesloten,

zodat het ook droog blijft. Droog hout is sterker dan nat hout en bovendien veel lichter.

De huid bestaat uit twee lagen eiken, met een laag van stroken hechthout er tussenin. Die drie lagen zijn met epoxyhars kruislings over elkaar gelijmd en daardoor zó sterk, dat spanten eigenlijk overbodig zijn.

De opdracht was: 't moet eruit zien als een traditioneel schip. Daarom bestaat de buitenste laag van de huid uit gangen, met naden van zwarte epoxyhars. Om de allure van de vroegere visserman te behouden, zijn er toch spanten aangebracht. Die zijn niet in de vorm gegroeid, maar eveneens gelamineerd. Daardoor was het ook niet nodig om met leggers, zitters en oplangers te werken, bij elkaar een hele vracht hout en een flink volume. Dank zij de gelamineerde spanten win je veel ruimte - met name onder de vlonders - en je spaart veel gewicht uit. Ook doordat het droge hout droog blijft, spaar je veel op het gewicht. Daardoor krijg je een kleinere waterverplaatsing, wat je bijvoorbeeld de mogelijkheid geeft om wat meer ballast onderin te leggen. Zo krijg je een heerlijk stijf schip.

Maar de voornaamste voordelen zijn:



't schip is zowel onder als boven volmaakt waterdicht en onder de vlonders is de huid droog, glad en schoon. Waar bij klassiek gebouwde schepen altijd water staat, kan je nu de ruimte benutten. En bij zwaar slingerend schip klotst er geen water de banken in. De motorruimte lekt bijna altijd wel wat door het zware trillen van de dieselmotor. Maar nu heb ik hem voor het eerst kunnen schilderen, want hij blijft droog en schoon. Met de hout/epoxy bouwwijze krijg je een sterker schip met minder hout; het schip kan veel meer hebben en wij sparen onze bossen.

Elke herfst gaat het schip naar binnen, staat een paar dagen te drogen en wordt dan goed geschuurd. Vervolgens krijgt het die ene laag lak met UV-filter. Daarbij kom je niets tegen, dat moet worden bijgewerkt. Het schip ziet er na vier seizoenen varen nog uit, alsof het nieuw is. Als houtbouwer ben ik blij dat ik heb kunnen laten zien dat wij een onderhoudsarm houten schip kunnen maken. Op deze manier kunnen wij van hout en WEST System epoxyhars alle typen schepen bouwen."

Aldus scheepsbouwer Roelof van der Werff over dit bijzondere zeilschip. De foto's vullen aan waarin de sprekers tekort mochten schieten.

Technische gegevens

Lengte 9.20 m, breedte 3.20 m, diepgang 0.80 m.

Zeiloppervlak: grootzeil 24 m², fok 17 m², kluiver 10 m², totaal 51 m².

Materiaal: eiken.

Gewicht 6,5 ton. Strijkbare mast met loodballast.

Aanbevolen motorvermogen 20-30 PK.

Ook leverbaar met kajuit.

Ontwerp: Roelof van der Werff.

