



Teakwerk aan de winkel!

Tot een paar jaar geleden was ik er van overtuigd dat teakhout op onze Fisher zo ongeveer het eeuwige leven heeft. Bij de refit van de White Rose (2019/2020) was ik al eens een paar slechtere stukjes tegengekomen en heb die vervangen door nieuw of gevuld met houtvuller. Na ruim 45 jaar is het te merken dat de vitaliteit van het teakhout achteruit gaat.

Waar op de White Rose de achterstagen met beugels vast zitten op de potdeksel was het afgelopen vaarseizoen al een aardig gat zichtbaar geworden. Regenwater loopt altijd langs de stagen naar beneden en daardoor blijft het hout van de potdeksel op deze plekken vaak vochtiger. De rot komt daarom van binnenuit en zie je pas echt als er een stuk is verwijderd. Vullen met kit hielp nu niet meer en daarom werd het tijd voor een mooie toevoeging aan de klussenlijst voor het winterseizoen 2024/2025: twee stukjes nieuw hout in de potdeksel. Tijdens het werk vervang ik ook het achterste stukje van de stuurboord stootlijst: ook dit deel is ter ziele. Het vervangen van dit deel beschrijf ik hier verder niet omdat de werkwijze vergelijkbaar is met die van de andere delen en iets minder ingewikkeld is omdat er geen scepter en beugeldoorvoeren zitten, maar alleen bouten en moeren. De White Rose stond op de wal: ideaal om overal goed bij te kunnen.

Sinds jaren koop ik af en toe aardige resten teakhout bij een bouw- en wooncentrum in onze woonplaats. Er is intussen al aardig wat verwerkt in de White Rose. Het gaat dan om teak of iroko, daarover later meer. Zo heb ik een aardig voorraadje teak staan en hout was nu niet mijn grootste zorg.

Er was een belangrijke voorwaarde voor deze klus: alle hout op de boot moest goed droog zijn. Eerst heb ik bekeken welk delen aan bakboord en stuurboord aan vernieuwing toe waren, wat grove maten opgenomen en toen ben ik aan de slag gegaan. De achterstagen van beide masten moesten los: zaak om de hoofdmast goed vast te zetten (deed ik met val en dirk naar achteren). Er was deze dagen nauwelijks wind. Ook moest aan beide zijden een scepter los van de potdeksel.

De werkwijze puntsgewijs

- 1 Grove maten opnemen, nieuw teakhout zoeken, ingeschat of ik deze klus zelf zou kunnen.
- 2 Masten met lijnen borgen, achter verstaging loshalen, scepters loshalen (via eerder aangebrachte ronde kunststof luikjes). Zie voetnoot over Schroeven/bouten/moeren*.
- 3 Plaats bepalen welk stuk er uit gaat, achterste lipas* voorzichtig gedeeltelijk verwijderd met multitool

zaag, stukken uitgezaagd

4 Nieuwe stukken met verwijderde stukken als voorbeeld op maat gemaakt, met 2x liplas per plankje, ook nieuwe liplas gemaakt, tussendoor beide stukken bij de bouwmarkt op dikte laten schaven en deel van de liplassen laten frezen (ze deden dit overigens met de cirkelzaag).

5 De nieuwe stukken eerst ongeveer op maat maken. Gebruikte gereedschappen: decoupeerzaag, schuurmachine, slijpschijf met daarop lamellenschuurschijf, naast boormachine en boortjes. Dus vooral alles 'inmeten tijdens het werk'.

6 Als de stukken op maat zijn kijk ik of alles naar wens past. De nieuwe delen zijn nog iets te breed: maak ik op maat als de nieuwe delen vastzitten (elektrische schaaf, schuurmachine). Schuren doe ik met korrel 240. Ook het enigszins rondmaken doe ik als de stukken vastzitten.

7 Als de stukken passen: de gaten voorbereiden voor de scepterdoorvoer (een draadeind) en de beugels voor de stagen (ook draadeinden). De gaten van onderaf intekenen aan de onderkant van de nieuwe stukken. De gaten zaten gelijk goed.

8 Nu het vastzetten: eerst de nodige Sikaflex 319i tussen gangboord (polyester rand) en hout aangebracht, ook op de liplassen. Dan de scepter en stagbeugel er weer opgezet en vastgedraaid via het 'hulpluikje', een precies klusje waar je toch lastig bij kunt. Gewerkt met ring- en dopsleutel. Ook de juiste kit ertussen aangebracht. De achterste (originele) liplassen zaten met vier bouten in het polyester vast (waren draadeinden getapt). Aan de voorkant een zware RVS schroef er in gedraaid (na voorboren).

9 De verschillende zichtbare naden heb ik gekit met Window Seal Plus (den Braven), een intussen aan boord bewezen goede en flexibele kit.

Kitwerk: Ik plak alle kitranden eerst af met schilderstape om enigszins nette kitranden te krijgen. Beetje water en zeep er op, met de vingers glad strijken. Ook nog iets meer gevormd met kwast met terpentine (de genoemde kit lost enigszins op in terpentine).

Bij het kitten (zie voetnoot kitsoorten*) probeer ik altijd zo schoon mogelijk te werken: schilderstape, handschoentjes, doek/wc-papier, taperesten direct verwijderen. Blijft wel een vies werkje waar je beslist de tijd en concentratie voor moet nemen en vinden.

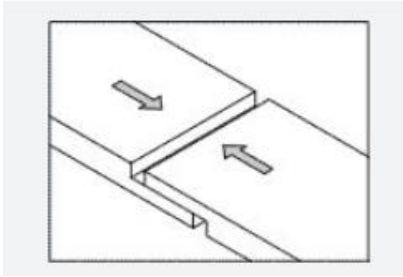
Klus geklaard, ik ben tevreden. Tot de volgende stukken moeten worden vernieuwd, want die kondigen zich al een beetje aan op plekken waar de potdeksel of ander hout begint te scheuren. Mijn ervaring is intussen dat rotte plekken aan de buitenkant bijna niet zichtbaar zijn, maar aan de onderkant van het hout zitten. Het rottingsproces holt het hout als het ware vanuit de onderkant uit. Als je pech hebt druk je dan zo een gat in het hout...

Was het moeilijk? Tsja, daar zullen meningen vast verdeeld over zijn. Het viel mij erg mee, eigenlijk vond ik het een leuke klus. Voor een beetje handige schipper is het goed te doen. Net als veel meer klussen op en aan een Fisher.

Voetnoten

*Liplas

De liplas is een traditionele verbinding van twee houten balken in elkaars verlengde: aan het uiteinde van elke balk wordt in de dikte van het hout een deel weggehakt of weggezaagd. De lip is het einde van een houten balk of lat dat overblijft als er een deel in de dikte van het hout is weggehakt of weggezaagd is. Werk met multitool en schuurmachine.



*Iroko en Teak

Iroko is Afrikaanse teak en is aanzienlijk goedkoper dan teak. Het zit in duurzaamheidsklasse 1-2 en gaat minstens 25 jaar mee (net als teak). Iroko hout is afkomstig van de Milicia boom in West Afrika. De Miliciaboom kan 50-60 meter hoog worden en heeft een rechte, takvrije stam. De nerven van deze houtsoort zijn matig grof. Ook is Iroko hout doorgaans noestvrij. Iroko vergrijsd zoals teak.

Teak komt uit zuidoost Azië en is door het aan afnemende aanbod en strenge eisen zeer kostbaar geworden. Het originele hout aan de buitenkant van de Fishers is teakhout. Teak heeft duurzaamheidsklasse 1 en gaat minstens 25 jaar mee. De meeste Fishers hebben nog het originele teakhout en hebben al zo'n 40 jaar op de teller staan...

Conclusie: Iroko is een goed alternatief voor teak en bovendien vele malen goedkoper. De duurzaamheid is goed. Je ziet nauwelijks verschil.

*Schroeven/bouten/moeren

De moeren van de sceptervoet en de stagbeugel kreeg ik goed los, al moest ik wel even mijn best doen. Dankzij de eerder aangebrachte servicelukkigjes kon ik er goed bij: deze servicelukkigjes zijn een aanradertje en het aanbrengen is niet moeilijk (zie artikel elders).

Er is bij het bevestigen van de potdeksel ook gebruik gemaakt van bouten en aan de zijkant (stootranden) van bouten, ringen en moeren, alles RVS (liefst A4 of 314). Als je het spul goed loskrijgt is het opnieuw te gebruiken (draadeinden even schoonborstelen met messing staalborstel, daarna invetten).

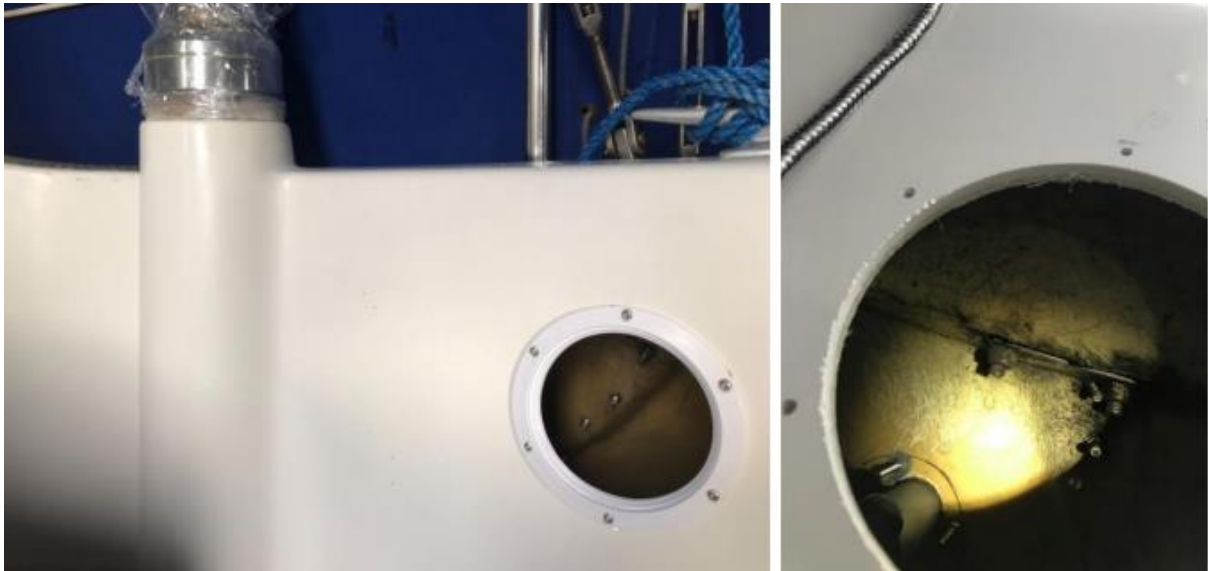
* Kitsoorten

Mocht je willen kitten met Sikaflex 319: gebruik dan de UV variant (Sikaflex 319UV). Deze lijmkit is beter bestand tegen zonlicht. Onder het hout kun je ook de gewone 319 gebruiken. Zoals ik aangaf heb ik aan de buitenkant goede ervaring met Windows Seal Plus, een relatief goedkope kit en verkrijgbaar in de betere bouwmarkt en UV-bestendig en flexibel. Gebruikte kleur is bruin. Je kunt overwegen om bij het afdichten van schroef- en boutgaten en beugels te werken met Teroson RB2759. Dit is grijze butyleenkit (butylrubber) die altijd verwijderbaar is en soepel blijft (lijkt net kauwgum).

Vooraf Sikaflex is na opening beperkt houdbaar.



Foto's bij deze klus



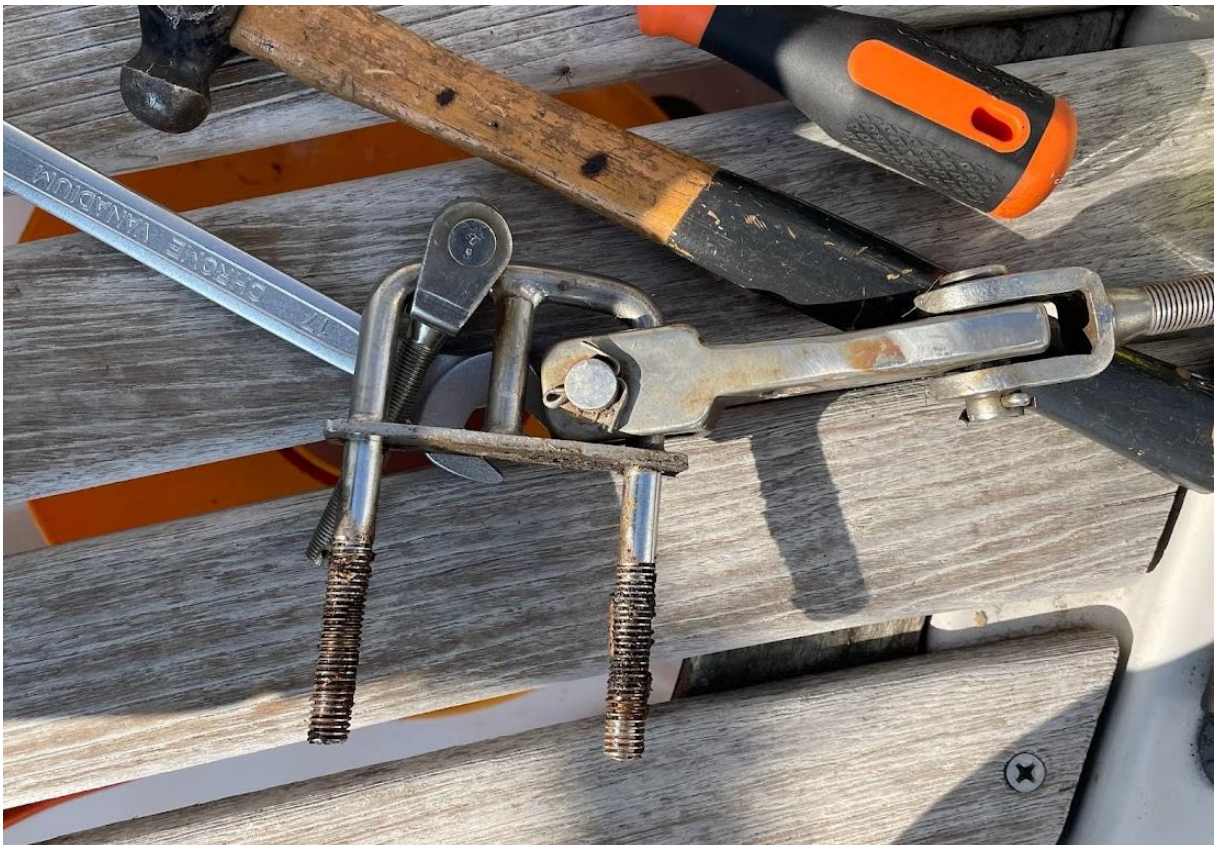
De eerder ingebouwde serviceluikjes zorgen voor goede bereikbaarheid van het binnenwerk (moeren)



De potdekselrand waar het om draait, hier zijn scepter en stagbeugel verwijderd



Zo ziet de verwijderde delen er aan de onderkant uit...



De stagbeugel verwijderd. Dankzij het servicelukje goed bereikbaar



Het komt allemaal weer goed!



Dankzij het verwijderde deel is goed te zien hoe de boven- en onderkant (romp) op elkaar zijn vastgezet: het omcirkelde deel is stukje boven- en onderrand, ook deze kan lekkage geven



Het passen en meten is het belangrijkste, hier staat de scepter nog los



Nieuwe deel zit op zijn plek en is op maat gemaakt, nu nog het kitwerk tegen de opstaande rand



Deze kitrand is aangebracht met Window Seal



Alles zit weer netjes en over enige tijd zal het nieuwe hout ook grijs zijn geworden

Toevoeging: stukje stootrand vernieuwd



Als toetje nog even dit stukje van de stootrand vervangen



Oud en nieuw: het nieuwe deel van twee reststukken van de potdekseldelen, ook dit stuk was aan de achterkant helemaal verrot



Een dagje werk verder en ook dit klusje is weer gedaan

Frank Sangers
F34 White Rose
Voorjaar 2025

“Koop een Fisher met veel werk, dan blijf je langer sterk”