

# Verslag van een renovatie

*Harrie Noorderbroek*

## **Zoektocht**

Een jaar of zes geleden heb ik eens een zeilcursus gevolgd bij de personeelsvereniging van mijn bedrijf. Omdat ik echter ook een enthousiaste toerfietser ben heb ik er in de jaren daarna helaas niets meer mee gedaan.

De laatste jaren kreeg ik mijn interesse voor het zeilen echter weer terug, vooral door toedoen van mijn buurman.

Daarom besloot ik in 2000 om een zeilboot te kopen. Voorkeur voor een bepaald merk of type had ik niet, wel wilde ik een stabiele (familie)boot in de lagere prijsklasse.

Zouden de andere gezinsleden er namelijk niets aan vinden dan zou een eventuele verkoop m.i. geen al te groot verlies opleveren.

Die lagere prijsklasse hield echter wel in dat ik een en ander zou moeten opknappen maar daar had ik geen bezwaar tegen.

Na twee vergeefse tochten naar Zwolle en Rotterdam zag ik een advertentie in het blad 'ViaVia' waarin een 'type Seahorse' werd aangeboden voor een redelijk prijs (fl. 850,00).

Hoewel de boot jarenlang op een boerenerf had gestaan en er weinig aan onderhoud gedaan was zag ik er wel brood in. Over de prijs werden we het snel eens en toen er na enige tijd een trailer beschikbaar was hebben we hem opgehaald en naar Uitgeest gebracht.

## **Schoonmaak**

Op koninginnedag ben ik begonnen met de boot een

beetje toonbaar te maken. Daarbij werd met behulp van een hogedrukspuit het ergste vuil en algenaangroei verwijderd. Als je weet dat de boot jarenlang onbeschut op een boerenerf had gestaan dan kun je je misschien een beetje voorstellen hoe een en ander er uitzag.

Bovendien had de kuip (gedeeltelijk) vol water gestaan waardoor het houtwerk voor de opbergvakken etc. vergaan was en dus vervangen moest worden.

Ook waren er in het achterste gedeelte van de kuip twee inspectieluiken gemaakt. De afdekplaatjes lagen echter los in de kuip waardoor het schuim tussen de schalen behoorlijk nat was geworden.

Ook was er volgens mij vocht tussen de schalen gekomen doordat de rubberen stootrand op een aantal plekken los zat. Dit betekende dat de boot sowieso een behoorlijke periode zou moeten drogen. Daarom werd er een plekje in de loods geregeld en kon het grote werk beginnen.

## **Romp**

Ik ben begonnen met het bijwerken van de romp. Daarbij kwam ik wat mindere plekjes tegen die geplamuurd moesten worden. Ook kwam ik wat vochtplekken tegen. Bij deze plekken hebben ik wat gaatjes geboord om het vocht eruit te laten lopen.

Het gebied rond de kielkast was een ander verhaal. Dit zag er slechter uit dan ik in eerste instantie gedacht had. Door ouderdom en frictie (volgens

mij krijgt dit gebied het tijdens het zeilen flink te verduren door het bewegen van de kiel) was het polyester er daar slecht aan toe.

Dit zou onherroepelijk tot lekkage leiden. Om dit probleem op te lossen heb ik o.a informatie ingewonnen bij de firma De Kloet die mij adviseerde om dit met polyester matjes te herstellen.

Een ander advies was om dit met Sikaflex (een zeer sterke en flexibele kit) aan te pakken. Na lang twijfelen heb ik uiteindelijk voor de oplossing met Sikaflex gekozen, vooral vanwege de flexibiliteit (rekt 200-300% mee) en de sterkte (op de jachthaven hebben ze er een proef meegedaan: een kiel van ±150 kilo bleef probleemloos hangen).

Om dit probleem goed aan te kunnen pakken moest de kiel er wel uitgehaald worden.

Daarvoor werd de havenmeester gecharterd om de boot op te tillen zodat de kiel er onderuit kon zakken. Als je zo'n kiel dan op een steekkarretje hebt staan begrijp je meteen waarom de kenners zeggen dat hij zo stabiel zeilt.

Dit alles gaf mij bovendien de mogelijkheid om de kielkast en de kiel goed schoon te maken en een anti-fouling aan te brengen.

Ter controle op het eventueel lekken heb ik in de kuipbodem aan beide zijden van de kielkast inspectieluikjes met een diameter van ongeveer 15 centimeter gemaakt.

Of ik een juiste keuze heb gemaakt zal de tijd moeten leren; wel heb ik er inmiddels mee gevaren en ik heb (nog)

## Horsevoer

geen lekkage kunnen ontdekken.

Nadat alle slechte plekken in de romp met polyesterplamuur behandeld waren heb ik de rubberen stootrand verder afgewerkt.

Nadat het rubber goed schoongemaakt was heb ik de hele rand onder en boven afgekit (en waar nodig de ruimtes opgevuld) met datzelfde Sikaflex, een prachtig product overigens maar ontzettend lastig om netjes af te werken. Bovendien gaat het helemaal in je huid zitten.

Daarna heb ik eerst een tweetal lagen anti-fouling aangebracht op het onderwaterschip, de boel vervolgens netjes afgeplakt (ook de stootrand) en op de romp een gele primer aangebracht. De originele kleur van de boot neigt namelijk naar het okergeel.

Als zo'n primer is aangebracht zie je toch altijd weer wat plekjes, dus: weer schuren en plamuren, en daarna weer primeren.

Toen ik eindelijk tevreden was (ik ben een pietje precies met dit soort dingen) heb ik de bootlak aangebracht. Ook weer in twee lagen. Om te voorkomen dat er grote kleurverschillen zouden ontstaan met het dek en de kuip, die niet geschilderd zouden worden, heb ik de lak in de kleur van het dek laten maken.

Het resultaat was schitterend. De reacties van belangstellenden bevestigden dit ook en dit gaf mij genoeg steun om de rest met frisse moed op te pakken.

### **Mast**

De mast was van origine zwart geweest maar door verwerking flink kaal geworden. Om de

boel goed te kunnen schilderen heb ik alle lijnen en versta- gingen er na controle af gehaald

Op het spruitstuk, de grootzeil- val en de fokkeval na was alles nog in een redelijke conditie. Omdat het (onderdekse) mechanisme van de rolfok ook niet optimaal meer werkte is de stalen lijn vervangen door een normale lijn. Van een rolfok is nu dus geen sprake meer.

Het vervangen van de fokkeval en de grootzeilval heeft mij trouwens wel enig angstzweet bezorgd omdat deze door de mast lopen. Gelukkig is dit goed gegaan, maar ik had mij geen raad geweten als de nieuwe lijnen losgelaten hadden.

Het spruitstuk is later vervangen door een stalen versie.

De mast en natuurlijk ook de giek zelf heb ik eerst goed schoongemaakt met een speciaal schoonmaakmiddel en een speciale schuurspons. Hierdoor was het niet nodig om een primer aan te brengen en kon ik mast en giek gelijk in een speciale lak zetten. Uiteraard twee keer.

Bij dit soort werkzaamheden blijkt het ontzettend handig te zijn als je een zwager hebt die bij een verfgroothandel werkt zodat je niet alleen de juiste materialen hebt maar ook dito adviezen krijgt.

### **Zeilen**

De staat van de zeilen is nog redelijk. Alleen het achterlijk van de fok is versleten.

Daarom aan de zeilmaker gevraagd of er nog iets aan te doen is. Deze adviseert om de slijtage er in eerste instantie maar uit te snijden en te verstevigen. Hierdoor loopt het achterlijk wel iets rond, maar dat kan volgens hem geen

kwaad.

Omdat ik de rolfok niet meer gebruik moeten er ook nog wat leuvers aan gemaakt worden.

Of het nu door deze reparatie komt of doordat de zeilen oud zijn maar ik heb wel de indruk dat de fok veel klappert en ik krijg dat er niet uit. Misschien dat ik later, als het zeilen goed bevalt, nog eens bekijk of ik een andere fok aanschaf.

### **Roer en ander houtwerk**

Doordat het roer waarschijnlijk al die tijd onbeschermd in de kuip heeft gelegen was dit, net als het andere houtwerk, flink verweerd.

Daarom werd alles mee naar huis genomen om daar alles verder op te knappen.

Het lattenwerk onder de gangboorden en het deurtje onder het achterdek moesten vervangen worden. Ik heb nog overwogen om alles van kunststof te laten maken maar dan zou dit meer gaan kosten dan de boot zelf, dus toch maar hout gehaald.

De maten konden zo over- genomen worden zodat er weer vrij snel geschuurd en geschilderd kon worden en daarna, als de boot klaar was, weer gemonteerd kon worden.

Het roer was een ander probleem. Dit heb ik eerst uit elkaar gehaald om het vervolgens te schuren en het houtwerk te behandelen met ontweringswater. Dit ontwe- ringswater heb ik gebruikt om de structuur van het hout weer terug te krijgen.

Bij het lakken liep ik tegen een beetje tegenslag op. De lak wilde maar niet hard worden. Dit werd veroorzaakt doordat ik het ontweringswater er niet goed afgespoeld had. Daardoor moest ik de lak er met thinner afhalen, schuren en vervolgens

weer lakken. Nu was het resultaat wel goed.

Het ijzerwerk was zwart en dus heb ik dit op dezelfde manier als de mast bewerkt.

### ***Te water***

Het grote moment was zo langzamerhand aangebroken. Hij zou te water gaan. Hiervoor werd de havenmeester weer opgetrommeld.

In eerste instantie leek alles goed te gaan maar toen we aan boord stapten bleken de zelflozers, ondanks dat we deze gecontroleerd hadden, toch water door te laten. Na afgewacht te hebben of dit van tijdelijke aard was de havenmeester maar gebeld of hij hem maar weer uit het water wilde halen. Omdat hij verwachtte dat die zelflozers snel vervangen zouden worden heeft hij de boot niet in de loods gezet maar buiten.

Het vinden van passende zelflozers bleek echter niet zo makkelijk te zijn. Uiteindelijk heb ik nieuwe besteld en ze passend gemaakt door de boutgaten op te boren. Door het roestvrijstalen materiaal lukte dit opboren alleen met een titaniumboor. Bij het plaatsen van de zelflozers ook weer Sikaflex gebruikt.

Een en ander had toch meer dan een week geduurd en doordat de boot buiten stond en het in die periode flink had geregend was de kuip volgelopen met water. En niet alleen de kuip, maar door de eerder genoemde inspectie-luikjes was ook het schuim-materiaal tussen de schalen drijfnat geworden. Nog meer tegenslag dus.

Maar uiteindelijk toch weer te water en nu gelukkig geen lekkage meer.

Dezelfde avond nog hebben we, mijn (inmiddels ex-)buurman en ik, de boot opgetuigd.

### ***Eerste keer***

Ondanks dat ik inmiddels een opfriscursus had gehad zag ik er toch wel een beetje tegenop om voor de eerste keer te gaan zeilen. Gelukkig bleek een op de jachthaven wonende kennis bereid om mee te gaan.

Buiten wat natuurlijke onwennigheid, ging alles goed. Blijkbaar was mijn kennis ook enthousiast geworden want na afloop vroeg hij of ik bij eventuele verkoop van de boot eerst contact met hem op wilde nemen. Overigens was dit het tweede aanbod al want ook tijdens de renovatie had ik al eens een bod gehad.

Uiteraard geeft zoiets je een goed gevoel. Bovendien heb ik later diverse complimenten gekregen. Sommige mensen zeiden zelfs, toen ze de boot voor het eerst zagen, zich afgevraagd te hebben wat je nu met zo'n "lijk" moest doen.

Als ik dit schrijf zijn we inmiddels een jaar verder en heb ik er nog steeds plezier in. Ik zeil alleen met matige wind (schijnt stereotype te zijn voor het Uitgeestermeer). Ook de rest van de familie is enthousiast dus de verkoop gaat voorlopig niet door.

### ***Dekzeil***

Eerder heb ik al verteld dat er door de aanwezigheid van twee (niet waterdichte) inspectie-luikjes regenwater tussen de schalen kwam. Om dit te voorkomen en ter bescherming van het polyester wilde ik eigenlijk wel een dekzeil hebben.

Bovendien, van al die vogel- en spinnenpoep wordt de boel nou ook niet mooier.

Ook nu weer: een nieuwe dektent zou duurder zijn dan de boot en een tweedehands niet te vinden. Daarom besloot ik om er een te maken van Bisonyl (ik hoop dat ik het goed schrijf). Dit materiaal is redelijk betaalbaar en bovendien verlijmbaar. Vooral dat laatste maakt het geschikt voor doe-het-zelvers.

Na het nodige meet, knip en plakwerk had ik dan eindelijk een dekzeil, aan de zijanten verzaaid met zakjes (heel fijn) aquariumgrind.

In eerste instantie alleen voor de kuip maar, omdat ik zag dat het voordek er ook niet beter op werd, later ook voor het voordek. Bisonyl is echter niet het lichtste materiaal, daarom kunnen beide delen aan elkaar bevestigd worden met drukknopen met soort hefmechanisme,

Omdat er later door overvloedige regenval (via de glijgoot in de mast en doordat de zelflozers niet openstonden) nogmaals water tussen de schaaldelen is gekomen heb ik de houten luikjes vervangen door kunststof luikjes.

### ***Verrassing***

Toen ik door Tjapko werd gevraagd om een stukje over deze renovatie te schrijven voor het clubblad raakten wij in gesprek over een en ander.

Ik vertelde hem ook dat ik destijds, bij het bekijken van een Stockpeart, twijfels had over de bevestiging van de mast op het voordek. Tot mijn verrassing zei hij dat de Seahorse ook een dergelijke bevestiging heeft. Mijn boot

## Horsevoer

heeft een doorgestoken mast. Ik begreep er steeds minder van en ik vroeg hem of het mogelijk was dat zeilnummers niet uniek worden uitgegeven, want ik had op de Seahorse-site een oproep gezien voor Gliders. Met daarbij een foto van een Glider met mijn zeilnummer: H128. Daarop kwam hij met een verrassende vraag: Hoe ziet je zeilteken eruit want waarschijnlijk heb je geen Seahorse maar een Impala!!! Op diezelfde site had ik namelijk wel gelezen dat het zeilteken van de Seahorse veranderd was maar in mijn onwetendheid had ik al die tijd aangenomen dat ik er een had

met een oud zeilteken. Door deze onthulling werd mij ook duidelijk waarom ik, toen ik destijds de historie en de technische gegevens op de Seahorse-site las, redelijk veel verschillen met mijn boot bespeurde. Voor Tjapko werd het nog een stuk leuker omdat hij, na de Gliders, ook de Impala's in de toekomst wil lokaliseren. Bovendien had hij nu ook nog een verhaaltje over een renovatie.

### ***Tot slot***

De boot bevalt mij nog steeds prima. Door zijn grote stabiliteit en maatvoering (vooral de

grote kuip) beantwoordt hij volledig aan mijn verwachtingen.

Toevallig heb ik vorige week in de jachthaven nog een Impala zien liggen. Ook een gele.

Groeten,  
Harrie Noorderbroek