

Het leggen van een teak dek op De Groene Galeie.

Bij Kroes informeerde ik bij de aanschaf van De Groene Galeie in 1999 voorzichtig naar de kosten voor het aanbrengen van een teak-dek. Dat was goed schrikken. Ik moest rekenen op zo'n 13 duizend gulden incl. Btw.

Aangezien ik meen te beschikken over twee rechterhanden en redelijk vertrouwd ben met hout, dacht ik, dat moet ik dus gewoon zelf doen. Kroes was zo vriendelijk om mij te voorzien van veel nuttige informatie en als ik vragen had moest ik maar bellen.

De volgende winterstalingsperiode (1999/2000) zou het wat mij betreft ook maar meteen moeten gebeuren. Zo gezegd zo gedaan.....

De voorbereiding.

Het dek zou, conform het Kroes-advies, 12 mm dik moeten worden en geschroefd op elke spant. Eerst dacht ik dat het gewicht daardoor teveel zou toenemen maar dat bleek met in totaal zo'n 50 kg wel mee te vallen.

Ik wilde mooie vissingstukken op het voor en achterdek en langs de kajuit, de kuip, de spiegel en het gangboord moesten mooie vulstukken komen. Alles moest er harmonieus uitzien en goed in verhouding zijn met de rest van het scheepje.

Om de juiste breedtemaat van de dekdelen te bepalen moest ik het dek eerst ontwerpen. Dat is veel pas-, meet- en controlewerk maar absoluut noodzakelijk. Na een paar weken had ik een mooie en volledige dek lay-out gemaakt waarin elk dekdeel, elk kantstuk precies was ingetekend. Hieruit was overigens ook gemakkelijk de teak bestelling te maken.

Ik was al een paar keer op bezoek geweest bij de Amsterdamse Fijnhout Handel om me voor te laten lichten over allerlei praktische mogelijkheden en onmogelijkheden van teakhout. Deze firma heeft mij naast het hout ook compounds geleverd om de delen met het dek te verlijmen en de naden te rubberen.

Bij elkaar bedroeg de rekening voor het materiaal aan hout Fl. 1700,- aan compounds Fl. 500,- en aan RVS schroeven Fl. 100,-

Omdat je je eigen uren hierbij niet in geld uitdrukt ontstaat een forse besparing ten opzichte van het laten leggen van zo'n dek.

De uitvoering.

Om te beginnen moest de lichtblauwe dekverf natuurlijk worden verwijderd. Mijn plan was om dit te doen met een paar liter afbijtmiddel en paar scherpe krabbers en stekers. Helaas moest ik na een zaterdag zwoegen concluderen dat dit zo niet te doen was. Het afbijtmiddel was niet opgewassen tegen deze verzameling verflagen.

Het bleek nl. dat de verflaag in de loop van 40 jaar was aangedikt tot zo'n 4 mm.

Daarbij was er ook regelmatig een nieuwe anti-sliplaag aangebracht. Soms was dit gewoon zand, maar ook ander korrelig materiaal en vezel kwam ik tegen. Om dit met succes én met enig tempo te verwijderen moest ik een andere techniek toepassen.

Ik was er al achtergekomen dat de verschillende lagen zeer goed aan elkaar hechtten. Door echter een verfstripper een bepaalde tijd op een zelfde plek te richten merkte ik dat er een blaas ontstond. En wel zo dat de gehele korst verf (alle lagen samen) los kwam van het houten dek. Dat zag er goed uit. Ik construeerde vervolgens een bakje van triplex 10 cm breed, 10 cm hoog en 40 cm lang. De

onderkant van deze bak was open en aan de bovenkant maakte ik een gat waarin de verfstripper werd gemonteerd.

Met dit "hulpstuk" bleek het goed mogelijk om steeds een stuk dek van 10 bij 40 cm te verwarmen in ongeveer 1 minuut. Vervolgens werd het bakje verplaatst en kon ik met een steker de verfkorst afsteken terwijl het volgende stuk weer verwarmd werd. Met enige oefening lukte het zo om het gehele dek kaal te krijgen in twee zaterdagen. Geloof het of niet, bij elkaar heb ik er 24 kg verf afgehaald.

Het kale dek zag er vervolgens puntgaaf uit. Geen enkele slechte plek. Niet langs de kajuitrand, niet langs het gangboord. Eigenlijk onvoorstelbaar. De verf was dan wel niet mijn keuze maar had zijn werk voortreffelijk gedaan.

Vervolgens heb ik het dek goed geschuurd en alle dekbalken (34 stuks) erop uitgetekend met viltstift. Ook de onderste deel van de kajuit, kuip en gangboord kaalgemaakt. Dit om ook daar een goede hechting te krijgen van het rubber. Op de getekende dekbalken zijn vervolgens de dekdeeltjes afgetekend. Op deze manier kon ik controleren of er geen schroeven zaten op plekken waar later de schroeven van de teakdeeltjes zouden komen. Tevens heb ik het dek met veel meer schroeven op de dekbalken vastgezet om een nog stijver geheel te krijgen.

U merkt het, ook nu weer veel passen en meten. Maar het is de moeite waard. Een goede voorbereiding is echt het halve werk.

Nu kon ik dus eindelijk met het teakhout aan de slag. De bedoeling was om (op advies van de Amsterdamse Fijnhout Handel), het gehele dek eerst te leggen en dan, nadat elk deel goed gemerkt was, alles weer demonteren om het vervolgens met gebruikmaking van de compound weer opnieuw, maar nu definitief, te leggen. De delen die tegen het gangboord aankomen heb ik laten zagen met een sponning aan beide kanten. De dekdelen met een sponning aan een kant. De sponningen zijn 6mm breed en 6 mm diep.

Tevens heb ik wat 6 x 6 mm latjes laten zagen om de goede ruimte te krijgen aan de kopse kanten van de deeltjes. De deeltjes moeten nu elk "in het werk" precies pas gemaakt worden. Dat wil zeggen dat ze met klemmen in de ronding van het gangboord getrokken moeten worden. Dan kunnen de juiste plaatsen voor de schroefgaten gemerkt worden en kan ook precies het einde van dat dekdeel opgetekend worden. Dit einde heb ik steeds op de plaats van een spant laten vallen. Na dit aftekenen werden de klemmen losgedraaid en het deeltje voorzien van de verzonken gaten (6 mm diep) en op de juiste plaats afgekort.

Ik heb voor de proppen en gaten een 8 mm setje gekocht. De RVS parkers die ik gebruikt heb hebben een platte kop met een diameter van net onder de 8 mm, ze zijn 3 cm lang en de schroefdiameter is 4 mm.

Hierna wordt het deeltje weer op z'n juiste plaats aan dek geklemd en vervolgens met de parkers vast gezet. En zo gaat dat dan verder deeltje voor deeltje, zaterdagen en zondagen lang. Werkend van voor naar achter en van buiten naar binnen. Op het voor- en achterdek waar de vissingstukken moesten komen heb ik een stuk karton op het dek vastgezet.

Op dit karton kan dan na verloop van tijd, wanneer alle dekdeeltjes zijn gemonteerd, en alle afrondingen bij het vissingstuk goed en symmetrisch zijn gemaakt, het vissingstuk getekend worden. Er moet dan rekening gehouden worden met een ruimte van 6 mm tussen dekdeeltjes en het uiteindelijke vissingstuk.

Op dezelfde wijze worden ook de passtukken rond de kajuit en kuip op karton

afgetekend. Als dit allemaal gebeurd is ligt er toch al een mooi teakdek weliswaar zonder vissing- en passtukken min of meer te schitteren. Als ik zeker weet dat alles goed is moet elk deel afzonderlijk gemerkt worden en kan het gehele teakdek weer gedemonteerd worden. Dat gaat gelukkig mooi snel.

Het gehele dek nu goed schoongemaakt. Hierna alles, deel voor deel, maar nu met de bedding-compound opnieuw gemonteerd. Dit was een onderneming op zich. De deeltjes moesten natuurlijk met klemmen weer op hun plek getrokken worden, maar de bedding-compound mocht daardoor niet weg (opzij)gedrukt worden. Dit bereikte ik door, om de halve meter, een stuk 3 mm dik koperdraad te gebruiken en het dekdeeltje daaroverheen te laten schuiven. Eenmaal op de goede plaats trok ik de draadeindjes weg. Het dekdeeltje werd vervolgens met de RVS schroeven in de compound gedrukt. Overtollig compound werd weggehaald met een plamuurmes. Na het monteren van alle dekdeeltjes werd het tijd voor de vissingstukken en andere passtukken.

De reeds eerder op karton afgetekende delen werden uitgeknipt en gesneden en in de open plekken gelegd. Op enkele plaatsen moesten ze nog een beetje worden aangepast maar dat was uitzondering.

De nu exact goede sjablonen werden vervolgens op de teakplanken van 12 mm dik uitgetekend en vervolgens uitgezaagd. Deze teakstukken werden weer in de open plekken gelegd en de schroefgaten werden afgetekend. Hierna werd alles in de compound gelegd en vastgeschroefd.

Na een paar dagen drogen kon vervolgens begonnen worden met het opvullen van alle gaten met de 8 mm proppen. Deze werden gedraaid met de boormachine in de verticale standaard en dat ging prima. De proppen zijn met epoxy in de gaten gelijmd. Als de prop er ingeduwd/ingetikt wordt moet op de richting van de nerf gelet worden. Deze moet in dezelfde richting lopen als de nerf van het dekdeel. De prop steekt zo'n 2 mm uit boven het dekdeel. Het geheel goed laten uitharden. In de winter duurt dat al snel een paar dagen. Daarna worden de proppen met een scherpe beitel, en met de nerf mee, net boven het dekdeel afgetikt. Wat er dan nog uitsteekt wordt afgeschuurd.

Als laatste klus was er dan nog het rubberen van de naden.

De naden worden schoongemaakt en ontdaan van overtollige bedding-compound en vervolgens ruim ingestreken met een hechtmiddel. Dan moet er een tape ingelegd worden die voorkomt dat de rubber zich aan de onderkant van de sponning gaat hechten. Dit mag alleen aan de zijanten van de sponning i.v.m. met de betere opvang van rek en trek. Om voldoende hechting te krijgen aan de zijanten van de sponning moet deze ook 6 mm diep zijn. Om te voorkomen dat het hechtmiddel uitdroogt voordat deze contact maakt met het rubber mag maximaal een half uur "rubberen" vooruitgewerkt worden.

Dan volgt het rubber. Dit wordt ruim aangebracht met de kitspuit en bij voorkeur zonder luchtballen. Met de door mij gebruikte rubber ging dit prima.

Na 24 uur kan het overtollige rubber met een zeer scherpe krabber worden verwijderd.

Het resultaat.

Wat er dan ontstaat na een winter lang bijna elk weekend klussen dan toch de kroon op het werk. Een prachtig dek op een toch al prachtig scheepje.

Na alweer 4 seizoenen varen met De Groene Galeie leren we het gedrag van de

boot steeds meer waarderen. Datzelfde geldt voor de voortreffelijke en compromisloze wijze waarop Kroes dit scheepje ontworpen en gebouwd heeft. We zijn er erg aan verknocht.

En het dek..... dat ligt erook in 2011 nog prachtig op.