

Onderhoudsverslag Dankbaarheid 2024

Poon de Dankbaarheid werd op 24 november 2023 aangekocht van de SRF werf in Harlingen, waar het schip ook opgebokt lag. Op 21 december 2023 is het schip in een hal van SRF gelegd om te drogen. Het onderhoud door de werf is in januari 2024 gestart. Vanaf februari 2024 is ook onderhoud in eigen beheer gestart. Het schip vertoonde zichtbaar achterstallig onderhoud dus vanaf het begin was duidelijk dat er veel onderhoud nodig zou zijn. Het bijzondere van de SRF werf is dat de werf het prima vind als er ook onderhoud in eigen beheer plaatsvindt.

Het doel van het onderhoud in 2024 was om het schip weer onder zeil te brengen, en het ergste achterstallige onderhoud aan te pakken. Hierin moesten keuzes gemaakt worden omdat het schip anders het gehele jaar op de werf zou blijven liggen. Het plan was om in 2024 een start te maken met het leren varen met het schip, en met name het schip te leren zeilen.

Het onderhoud dat door SRF is uitgevoerd

Tijdens de keuring van het onderwaterschip door de verzekeringsexpert van EOC, op 24 november 2023, bleek dat de staat van de huid ter hoogte van de keuken ernstig was verslechterd. De huid was daar zo dun geworden dat er tijdens de eerste inspectiefase zeven gaten in werden geslagen. Het werd daarmee direct duidelijk dat er staalwerkzaamheden aan het onderwaterschip noodzakelijk waren.

In januari is er laswerk verricht ter hoogte van de keuken, waarbij oude huidplaten zijn vervangen en nieuw staal is ingelast. Op de boeg aan stuurboordzijde is een dubbeling aangebracht. De gasbun bleek doorgerot, en is tijdelijk gerepareerd met epoxy. De vloerplaat onder de kastjes in de kuip was erg dun en op veel plekken doorgerot. Daar is tijdelijk een multiplex plaat overheen gezet.

Het onderwaterschip haalde op verschillende plekken niet de vereiste 4 mm dikte ten gevolge van de pokdalige structuur van de huidplaten. Op advies van de werf is het onderwaterschip volledig in de epoxy gezet. Daarvoor is het schip in het voorjaar naar Multiship gegaan, waar het onderwaterschip is gestraald, in de epoxy gezet, voorzien van meerdere lagen grondverf en uiteindelijk in de anti-fouling gezet. Dit proces was eind april 2024 afgerond.

In het inspectieverslag van EOC stond vermeld dat het onderwaterschip aan de binnenzijde geconserveerd moest worden. Dit is door de werf gedaan, maar enigszins met de franse slag. De twee componenten grondverf die aan de binnenzijde op het vlak is aangebracht liet al vrij snel los omdat de ondergrond niet goed was ontvet. In 2024 was er geen tijd om dit in eigen beheer opnieuw te doen.

Naast het onderhoud aan het vlak (het onderwaterschip) heeft de werf diverse hout reparaties gedaan. Dit bestond uit de reparatie van het middels kajuitraam aan bakboordzijde dat behoorlijk verrot was. Aan de buitenkant stond het hout zelfs bol door de houtrot. De werf heeft dit netjes hersteld, zowel aan de buitenkant als aan de binnenkant van de kajuit.

Een reparatie die de SRF-werf ook heeft uitgevoerd in het voorjaar van 2024 betrof de ingang van de kajuit, waar houtrot aanwezig was. Dit is verwijderd en opnieuw ingetimmerd. Daarna bleek het luik moeizaam open en dicht te gaan, waaraan veel aandacht is besteed om dit weer goed werkend te krijgen.

De werf heeft in mei een tuiglier geplaatst aan de mastvoet. Het tuiglier ontbrak op het schip en de werf heeft een RVS tuiglier aangekocht. Dit bleek echter een stuurboord tuiglier te zijn, terwijl de bevestigingspunten op de mastvoet aan bakboordzijde zaten. De werf heeft daarom de bevestigingspunten aan bakboordzijde verwijderd en nieuwe gemaakt aan stuurboordzijde. Dit vergde flink wat snij- en laswerk.

Vlak voor het overvaren naar Aalsmeer heeft de SRF-werf de vier accu's achterin het schip getest. Twee accu's waren te slecht om nog te behouden. De twee nog goede accu's zijn gekoppeld aan de motor als startaccu. De werf heeft een tractiepakket van 580 ampère-uur in de machinekamer geplaatst als service accu in juni 2024. In het schip is eveneens een nieuwe lader omvormer geplaatst van Victron energy.

Het onderhoud in eigen beheer

Het onderhoud in eigen beheer bestond aanvankelijk uit het grondig schoonmaken van het dek, dat erg groen was, en het beginnen met het kaal maken van houten delen waarvan de lak was gebarsten. Dit betrof al het gelakte hout op het bovenwaterschip.

In de het eerste kwartaal van 2024 is veel tijd besteed aan het conserveren van de goot langs het dek door deze met een naaldbikhamer geheel kaal te maken en opnieuw in de grondverf te zetten. De goot bleek op een enkele plek aan de stuurboordzijde zo dun te zijn dat er een gat ontstond bij het kaal bikken. Dit gerepareerd met epoxy.

Vanaf april is begonnen met het onderhoud aan de rondhouten die in de mastenhal van de SRF-werf lagen. In april is Joris Marjot ingehuurd om te helpen met onderhoud door de rondhouten te kleuren zodat het één geheel werd. Hij heeft ook het roerbeeldje onderhouden. De mast is niet kaalgemaakt maar is tweemaal extra in de lak gezet en het beslag is ontroest en bijgewerkt. De giek is ook tweemaal extra in de lak gezet en het beslag is ontroest en geschilderd. De kluiverboom is geheel kaal gemaakt en opnieuw gelakt (7x), en het beslag van de kluiverboom is ontroest en geschilderd. De gaffel is kaal gemaakt en opnieuw gelakt (7x). De zwaarden zijn geheel kaal gemaakt en ontroest. Er was enig laswerk nodig aan het RVS-frame, dat door de SRF is uitgevoerd. De zwaarden zijn aan beide zijden zeven keer gelakt. Het onderhoud aan de zwaarden was een zeer grote klus.

In april 2024 is ook het roer binnengezet voor onderhoud in de mastenhal. Het roer is geheel kaalgemaakt. De hak van het roer is door de werf ingekort en het onderwatergedeelte van het roer is opnieuw in de grondverf gezet (2x) en voorzien van anti-fouling. Aan het roer is ook klein timmerwerk verricht.

In mei 2024 is de helmstok onderhouden. Deze is geheel kaal gemaakt en voorzien van negen laklagen, waarvan enkele met gekleurde lak om het eikenhout donkerder te kleuren.

In mei 2024 zijn ook de vloerdelen van de kuip onderhouden en de ramen van de koekoeks, inclusief de beschermende roosters. Een deel daarvan is ook thuis in Amstelveen gedaan zodat niet al het onderhoud aankwam op de tijd in Harlingen.

In mei is veel werk gedaan aan de kajuit, onder andere door deze kaal te maken en te lakken. Het lukte niet om voldoende laklagen op de kajuit te zetten, voor het overvaren naar Aalsmeer. Daarom is in de zomer, in Aalsmeer ook nog aan de kajuit gelakt.

In april en mei is ook veel klein onderhoud gedaan, zoals aan de naambordjes, de bel en de versieringen voor bovenop de masttop.

In juni 2024 is het schip door SRF getuigd. Joris Marjot is in die periode enkele dagen ingehuurd om te helpen met het netjes maken van het schip aan de buitenzijde. Dit is gedaan vanaf een vlotje langs de buitenkant van het schip.

De werf heeft het schip getuigt voor wat betreft het staand want. Voor het tuigen van het lopend wand is Daan Duinmeijer ingehuurd, een professionele schipper die het schip tevens heeft overgevaren naar Aalsmeer. Op 21 en 22 juni is het schip overgevaren naar Aalsmeer.

Na aankomst in Aalsmeer is in augustus en september klein onderhoud gepleegd, met name aan het interieur. De verlichting is vervangen door LED-verlichting.

In september is onderhoud gepleegd aan de motor: de brandstoffilters, olie en het oliefilter zijn vervangen en de olie is ververs.

In de periode juli 2024 tot het eind van 2024 bleek dat het schip behoorlijk wat lekkages had. Onder de vloer werd regelmatig water aangetroffen, wat aanvankelijk van buitenaf leek te komen. Er werd ook water onder de gangboorden geconstateerd, maar uiteindelijk bleek de oorzaak een lekkende watertank te zijn.

Na het leegmaken van de watertank nam de ergste wateroverlast af. Vanaf het najaar van 2024 is er gewerkt met jerrycans op het aanrecht, en werd de watertank niet meer gebruikt. Er bleef echter af en toe water naar binnen komen via de gangboorden, wat steeds zoveel mogelijk werd weggedweild. Daarnaast bleek dat de conservering die de werf aan de binnenzijde van het vlak had uitgevoerd niet grondig genoeg was. De grondverf had op veel plaatsen losgelaten. Dit werd daarom aangemerkt als een belangrijke onderhoudsklus voor het jaar 2025: het opnieuw conserveren van het vlak aan de binnenzijde.

Vanaf begin december 2024 is de Dankbaarheid onder een op maat gemaakt dekzeil gelegd, waardoor het de gehele winter en voorjaar van 2025 droog heeft gelegen. De mast was hiervoor gestreken.