

# "Stella"

Renovatie & restauratie Bretoense  
oesterschuit

*Willy Godderie*

Van toeval gesproken !

Toen ik enkele jaren geleden - het moet in 2003 geweest zijn -toevallig als hulpje van een vriend,meewerkte aan de bouw van



een houten loodsjol , het Experiment', stond er in diezelfde stoffige ruimte, in een donkere hoek,een naar mijn normen, wondermooi maar totaal vervallen houten vissersbootje. Met als registratienummer: **0312724**.

Zoals het een echte 'miss' past ;ging de "Vendetta" zo was de oorspronkelijke naam, door het leven met volgende maten:  
L.o.a. 8.27m.  
B.o.a. 2.77 m  
Diepgang:0.78 m en een waterverplaatsing van 3.5 ton



Zij werd gebouwd op de Franse werf 'Paraveau' in 1970.-La Tremblade- was de thuishaven. Het is ook heden ten dage nog een karakteristieke oesterhaven. Zowel typerend als pittoresk

Nu zoveel jaren later,hebben diezelfde vriend en ik reeds vele honderden uren meegewerkt aan de restauratie/renovatie,van jawel ,diezelfde oude oesterboot..

Stap voor stap wil ik u nu aan de hand van enkele van de vele honderden foto's die tijdens het renovatieproces werden genomen,laten meegenieten van de wedergeboorte van de **0312724**,die vanaf nu onder de nieuwe scheepsnaam "**STELLA** ",door het leven zal gaan.

Na een grondige inspectie door de gelukkige eigenaar,,werd het 'uitgedroogde' vaartuig aangekocht.

Het was inderdaad een droogstoppel. want door de *vele jaren* op het droge,was de huidbeplanking zodanig gekrompen,dat op de plaats waar ooit het " breuwsel " zat , nu grote spleten te zien waren.



Met dit gegeven moest men wel degelijk rekening houden. Want alvorens de boot op een vrachtwagen kon getild worden,diende hij eerst via het water,naar de wachtende kraan gevaren worden.

Om te voorkomen dat hij de geschiedenis zou ingaan als 'U-boot', want hij was zo lek als een zeef, werd hij vakkundig in plastic gewikkeld, en zonder dat er een spatje water binnen kwam, naar de andere oever gepeddeld.



Na het transport naar de werf, waar hij een nieuw onderdak kreeg, werd 'De Stella' in z'n blootje gezet. Onderdelen zoals: motor, brandstoftanks, schroef en schroefas, roer, stenen ballast en de stuurcabine enz... werden verwijderd.

*Het is hier dat ik als amateur hulpje, mee in het verhaal stapte.*

Op mijn eerste werkdag, ergens in mei 2009, bestond mijn taak erin, al de nagelgaten in de romp- en het waren er heel wat!- uit te kappen.

Met hamer en priem, werden de vele vullingen, een soort uitgeharde stopverf of mastiek, verwijderd. Enkele waren verpulverd, doch de meeste waren nog keihard.

Een langdurige karwei die al staande of gehurkt, maar meestal al liggend werd uitgevoerd.



Nadat de vele honderden nagelgaten waren geruimd, werden de nagelkoppen aangestipt met een roestwerende verf. Natuurlijk mocht ik nadien al die gemaakte gaatjes, netjes terug opvullen met epoxyhars.

Geloof me. Ik heb nachten gedroomd van "gaaftjes", groot en klein.

Het vaartuig werd met volgende houtsoorten gebouwd:

Romp (2.8cm dik) en dek (4cm) uit **Iroko** afkomstig uit West-Afrika vnl. Ghana (een soort teak.)

De verschansing werd opgetrokken in **grenenhout**. (dennenhout)

Potdeksel, spanten, wrangen, dekbalken en kimwegers uit **eik**.

Om al dit houtwerk te conserveren kreeg het meerdere lagen primer.



De binnenkant van de verschansing werd na een grondige opkuisbeurt ook voorzien van de nodige grondverf.



De oude versleten verhaalkammen werden verwijderd, en volledig opnieuw gemaakt



Ergens ben je dan fier, dat je uit een massieve blok eikenhout zo een mooie vorm kunt toveren.



In het kleine ruim werden twee lattenbodems geplaatst. Deze zouden later

kunnen fungeren als slaapbank of als berging.



Vele uren zijn we bezig geweest met deze latten! We hadden namelijk problemen met de lijnolie, die maar niet wilde uitdrogen. Na herhaaldelijk schuren en herschuren, hebben we ze uiteindelijk gevernist.



Dank zij een stagiair van de vzw. Archonaut uit Brugge, een handige Harry, kon er heel wat werk gerealiseerd worden. Nieuwe motorfundatie, steunen voor de nieuwe brandstoftanks en nieuwe dekbalken.



Omdat de inplanting van het nog te bouwen stuurhuisje werd gewijzigd, dwz. van midscheeps ,naar het achterdek, dienden er verschillende nieuwe dekbalken te worden geplaatst, voor extra stevigheid, stabiliteit en stijfheid. Om het motorruim af te schermen van het ruim, werd een dubbelwandig tussenschot geïnstalleerd.

Door de nodige isolatie aan te brengen zullen we ook het motorgeluid in grote mate kunnen dempen.



Uiteraard kreeg ook de motor de nodige aandacht. Hij werd volledig gedemonteerd en waar nodig hersteld. Voor de kenners. Het gaat om een Perkins. Type 4.236 en viercilinder van 73 Pk.



Op de locatie waar de stuurcabine komt werd een vloerplaat aangebracht, en de basis voor de stuurconsole kreeg er ook een plaats.



De romp onderging eveneens een schoonheidsbehandeling. Er werd gewerkt met twee soorten grondverf, die het meest op de uiteindelijk kleuren zullen gelijken. Namelijk: Wit, groen en zwart.



Daar er vage plannen zijn om de romp opnieuw te breeuwen of te kalefaten, kregen we een eerste initiatie, over hoe dit allemaal zou moeten gebeuren.



Deze kennismakingsronde werd ons gegeven door Louis. Een oud gepensioneerde schepsbouwer, die vroeger werkzaam was in Oostende, waar hij de vissersschepen breeuwde.

Onze werfleider, maakte in al zijn enthousiasme reeds zelf een breeuwhamer. Ook de beitels liggen al klaar! Ook een manier om ons wat op te jatten....



De teer is besteld. Doch we zoeken nog steeds een praktisch systeem, om dit zwarte goedje in vloeibare toestand aan te brengen. Dit zonder teveel te morsen!!

Wat het breeuwgaren betreft, was er nog een probleem. We beschikten enkel over een baal hennep dat nog tot touw moest verwerkt worden.

Het is dank zij een dame uit Afsnee, een bezig bijtje, die ons met hulp van haar spinnewiel een paar honderd meters breeuwtouw bezorgde. Bedankt!



Nu de koude en natte herfst en wintermaanden eraan komen, trekken we ons terug in het verwarmde atelier en beginnen aan de bouw van het nieuwe stuurhuis.

De bedoeling is, om dit onderdeel volledig binnenshuis af te werken, en nadien kant en klaar te monteren op het dek.

Als ik eerlijk mag zijn, lijkt me dit niet zo evident. (gewicht... noodzaak van een hoogwerker !!)

Daar zal nog wel een hartig woordje over gepalaverd worden !.

De nieuwe stuurhut wordt gebouwd in **Meranti**.

De zware kader die in de dekopening past, wordt met de klassieke zwaluwstaart verbindingen in elkaar gezet.



Hierop wordt de hele verdere structuur met het nodige meet, zaag en beitelwerk geplaatst.

Dit alles gaat vaak gepaard met de nodige houtsplinters in m'n vingers en het gebruik van enkele 'sacrale' krachttermen.



M'n collega is inmiddels druk bezig met het opschuren en herstellen van het luik van het motorcompartiment, dat we gaan hergebruiken.



Tijdens de Kerst en Nieuwjaarsperiode liggen de werkzaamheden even stil. Toch wist de werfleider me te vertellen dat hij gisteren (15 dec 09) de "Stella" heeft ingeschreven voor deelname aan **'Oostende voor Anker' in mei 2010 !!** Ik hoop dat dit als grap bedoeld is.

Doch we zien wel wat het nieuwe jaar ons brengt.

Tot een volgende aflevering...