

"Stella"

Renovatie & Restauratie Bretoense oesterschuit.

Deel 2

Willy Godderie

Tweeduizend en tien !!

Na een korte winterstop gaan we op **6 januari** terug aan de slag. We vinden de 'Stella' terug, in een ondergesneeuwd decor,



en mogen meteen beginnen met enkele correcties aan te brengen. De dakpanelen van de stuurcabine moeten namelijk één centimeter ingekort worden.

Verkeerd gemeten, noemen ze dat.

Gelukkig zaten de voorbije feesten er voor niets tussen. Je ziet dat het gezegde van: "...die beste stuurder die aan wal staan..." soms wel klopt !

Er komt heel wat schaaf- en schuurwerk aan te pas om de daksteunen een perfecte ronding te geven. Dit laatste is belangrijk, om te voorkomen dat er later water op het dak zou blijven staan.



Het uitdokteren van de raamconstructie neemt wel wat tijd in beslag. Maar we komen er uit ! We zouden een vast raamgedeelte maken aan de stuurstand, (vast, om nadien gemakkelijker een ruitenwisser te kunnen plaatsen) en een openklappend gedeelte aan stuurboord.



Binnenkort kunnen we zelfs langs de schuifdeur naar binnen. Nu nog uitzoeken welk schuifmechanisme we gaan gebruiken. Hangend of glijdend !



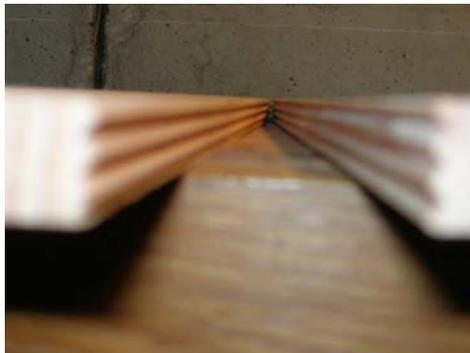
Waar we kunnen, recupereren we de oorspronkelijke onderdelen. Beschadigde stukken worden verwijderd en 'vakkundig' hersteld door er een bvb. een "nieuw stuk" in te steken. Dat gebeurt hier bij het luik van het motorcompartiment.



Als lijm en vulmiddel gebruiken we **Thixotrope Epoxy 2 comp van Variobond met als mengverhouding 67/33**



Het maken van de houten panelen was voor later voorzien, doch de werfleider wil er blijkbaar vaart achterzetten, en is reeds begonnen met het voorzagen van de panelen voor het stuurhuis. in larikshout. Eerst worden er fijne "verlijmgroeven" uitgefreesd, die nadien geperst en verlijmd worden.



(Lariks of Lork is duurzaam, watervast en sterk. Het wordt o.a. gebruikt voor omheiningen en scheepsrompen. het kernhout

is donker -roodbruin en tekent zich scherp af tegen het bleekbruine spinthout.)

Maar deze definitief aanbrengen gaan we pas doen als het geraamte van de cabine op het dek staat. Evenals het plaatsen van de ruiten (in veiligheidsglas van.4 mm)
Een kwestie van gewichtsbesparing



Op dag **16** van het nieuwe jaar gaan we het geraamte verlijmen. Dus alle hens aan dek. Want het moet snel en toch uiterst nauwkeurig gebeuren. Dit is erg *belangrijk*...omdat alles perfect haaks moet staan. Want verlijming heeft de eigenschap nogal definitief te zijn!



We gebruiken hiervoor **Frencken C30 PU** (een polyurethaan product) en **epoxy 2 comp.** als lijm. Epoxy heeft een langere verwerkingstijd, wat ons de kans geeft nog wat te corrigeren, indien nodig. Zoals je kan zien, worden al de beschikbare 'sergeanten' of lijmklemmen van stal gehaald. We komen nu in een nieuwe fase van het opbouwproces. Een erg stoffig stadium. Schuren, heel veel schuren.



Al de verlijmden delen moeten gezuiverd worden van lijmresten, en met behulp van steekbeitel, slijpschijf, handschaaf en bandschuurmachine, spiegelglad gezet worden.

Daar waar later de ramen en de houten zijpanelen komen, worden eerst de randjes uitgefreesd. Wat niet zo evident is tengevolge van de vele tegendraadse vezels (kruisdraden) van het Merantihout. De hoeken uitkappen was een taak voor de hulpjes.



(*Meranti* is een loofboom. Rood-bruin van kleur. Is afkomstig uit Zuid-oost Azië, vnl Maleisië en Indonesië. Kruisdraden zijn typisch voor deze houtsoort. Om inscheuren te voorkomen moet de snijhoek, indien mogelijk natuurlijk minstens 20°) bedragen.

Is dit niet prachtig! Een erg oud en antiek stuurwiel uit de U.S.A. Helemaal in gietijzer.



Waarschijnlijk van een oude sleper. Het lijkt op het eerste zicht wat groot uit te vallen, ten opzichte van het kleine stuurhuis. Maar de eigenaar zou het om begrijpelijke redenen toch erg graag willen behouden. Eventueel met een kleine, ingrijpende, doch bijna onzichtbare aanpassing.

Maar daarover later meer!

De zijkanten van de houten panelen worden mooi afgeschuind, en



haarfijn passend gemaakt. Ze vallen a.h.w. op hun plaats!

Als "**kers op de taart**", de lichtjes gebogen dakplaat, die zowel letterlijk als figuurlijk het sluitstuk is. Net een pakje, met een strik eromheen!!



De ontwerper zou de kleine cabine graag afgewerkt zien met een houten latwerk (panelen) als binnenbekleding Dit zowel voor het dak als de zijwanden.



We zullen nog wel een hele poos zoet blijven met de afbouw van dit kleinood. De stuurhut zal maar op de Stella geplaatst worden na volledige afwerking , en vele uren opschuren en ettelijke lagen vernis. En nadat het dek gedicht is.

Tot zover ons 'nieuwbouwproject'.

We zijn op een belangrijk moment beland wat de volgorde van de werkzaamheden betreft.

Er werden hieromtrent al heel wat ideeën geopperd en voorstellen gedaan. Het meest logische zou zijn eerst de motor, schroefas en noodzakelijke leidingen(o.a. aan -en afvoer van het koelwater...) te plaatsen,en nadien pas het dek te dichten.

Het zou veel gemakkelijker werken,en heel wat pijnlijke knieën en ruglast voorkomen. *Doch dat zal de tijd , maar vooral het brein van de werfleider uitwijzen !!*

Het luik van het motorcompartiment krijgt ook stilaan vorm. Vandaag (**3 feb.**) werd de afdekplaat verlijmd. Zoals je kan zien moet het ventilatieluik nog worden ingewerkt.



Door een ingenieus systeem thv het scharnierend gedeelte,kan er dus nooit water insijpelen.



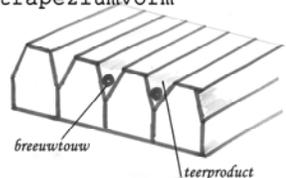
Op **20 februari** is het zover !

Nu de meest erge winterkoude voorbij is, wagen we ons , met een extra trui aan, terug op het scheepsdek. Deze keer met de bedoeling de deklatten te plaatsen.

De dekopening wordt gedicht met latten in **iroko** (300 x 3.2x3.2cm)



Iroko-latten
trapeziumvorm



*De V- vorm wordt opgevuld met een breeuwtoew,
en afgedicht met een soort Sikaflex of een ander
aanverwant teerproduct.*

Deze Iroko - latten zijn speciaal in trapeziumvorm geschaafd ,om ze later te kunnen breeuwen,en op te gieten met pek,of op te spuiten met een meer hedendaags product zoals bv:Sikaflex.!



De latten worden op de dekbalken genageld met staalnagels.. Het vraagt heel wat aandacht om ze strak tegen elkaar te plaatsen daar ze allemaal in een lichte kromming worden gelegd. Er is trouwens heel wat kracht voor nodig.



Zoals je op bijgevoegde foto kan zien, lossen we dit op met wat benen en voetenwerk! Het lijkt simpel..maar het is heel efficiënt .Je ziet dat je ook liggend kunt werken in de scheepsbouw!
In het midden komt er een brede in vorm gezaagde balk



En het resultaat mag er zijn.
Na 8 uren hard labeur is het dek dicht.
De 3 centrale balken zijn in vorm gezaagd,maar worden nog niet vernageld, omdat we nog wat werkruimte willen hebben bij de plaatsing van de schroefas..

Volgens de bouwheer is het voor de inbouw van de motor nog wat te vroeg.
Hij moet eerst nog proefdraaien.

En wil hij zich daarenboven eerst nog even toeleggen op de binnenafwerking .

Tegen eind februari zou hij graag z'n kroonjuweel op het dek willen inpassen. We zitten daarom momenteel in een "snelvaart"programma.

Opschuren, grondverven, aflakken en vernissen volgen elkaar in snel tempo op. We hebben soms ruimte te kort, om alles een plaats te geven, in het kleine atelier. Er zal vooral heel wat tijd kruipen in het vernissen van het stuurhuis.

Zeven of meer vernislagen te gaan!! Een 1° en 2° laag met een verhouding 50/50. (50 delen vernis en 50 delen terpentijn. Een 3° laag in een verhouding van 50/70 Een 4° met 90/10 verhouding) Om uiteindelijk te eindigen met paar lagen vernis aan 100%.

We gebruiken hiervoor **Epifane yacht coating**.

Zoals je kan zien komt de houttekening goed tot uiting.



De bouwheer zou de 'opgevaardeerde oesterboot' willen verplaatsen op een **zelfgebouwde** boottrailer. Dit heeft uiteraard verschillende redenen. Vooreerst is de boot dan klaar voor toekomstig transport Ten tweede. Het vaartuig staat hoger van de begane grond. En dit laatste is ergonomisch belangrijk.

Het laat ons toe wat comfortabeler te werken, bij het dichtn van de naden (breeuwen) en nadien voor het afwerken (schilderen) van de romp.



Tussen de vernislagen door, beginnen we alvast met het afmeten en versnijden van de dakbekleding.

Ons eerste plan was het uit te bekleden en te verlijmen met een soort stevige 'vijverfolie' of EPDM. (Ethyleen Propyleen Dieen Monomeer een synthetisch rubber.) Doch dit idee werd snel afgevoerd. Vooral omdat het dak dan zwart van kleur zou zijn, en dat zou niet zo mooi ogen.



Daarom kozen wij voor het gebruik van een glasvezelmat en epoxy- lamineerhars. Om dit nadien mooi in het wit te kunnen aflakken..

Op woensdag **24 februari** brengen we de dakbekleding aan.. Een kleverige bedoening als je 't mij vraagt....
Maar ook een memorabele dag.
Want voor het eerst verschijnt de naam **Stella** op een scheepsonderdeel...(kajuit)



Maar !!!De klok tikt... Valentijnsdag is reeds 14 dagen achter de rug. Dit wil zeggen dat februari op z'n laatste benen loopt !

Stilaan groeit bij mij het gevoel,dat een volledige afbouw van de Stella,waarschijnlijk niet haalbaar zal zijn,voor de vooropgestelde datum in mei. Maar desondanks voel ik me ergens opgelucht!Want het brengt wat meer rust , in plaats van het voortdurend gespannen vooruitblikken. Ik stel een tussenoplossing voor !

Mocht de Stella niet tijdig klaar geraken dan zouden we kunnen overstappen naar een zgn. **plan B**

We zouden inmiddels gestaag verder werken aan het dek ,romp en overige onderdelen,maar dat we intussen de stuurcabine volledig afwerken. Zodanig dat,mocht de boot niet klaar geraken, we toch dit onderdeel kunnen tentoonstellen op het stationsplein te Oostende eind mei. We zouden dan het stuurhuisje op een grote aanhangwagen kunnen plaatsen,met daaromheen fotopanelen en een diashow van de Stella in aanbouw.

Tot daar mijn plan B!!*Al heb ik het gevoel dat niet iedereen hiermee akkoord gaat !*
Afwachten...

Zoals gezegd werken we inmiddels ijverig voort. En we spitsen nu onze aandacht vooral toe op de beweegbare delen zoals de kantelramen,en het luikje aan de stuurcabine. In tegenstelling tot een vorig besluit zouden er toch twee kantelramen komen.



Het luik zal afgewerkt worden met een *metalen rooster in inox*.

Ook de *handreling*,die we voorzien ter hoogte van de dakrand , wordt aangebracht. Beide zullen nog meer ' *karakter*' geven aan het geheel



Tot zover dit tweede deel van onze reportage. Samen met een ontluikende lente,gaan we in een derde en wellicht laatste hoofdstuk door tot de eindstreep!

Tot dan.

.
Willy