

Hoe het ongeveer begon...

deel 2

Woensdag 16 januari 2013:

Het wordt weer eens tijd om polshoogte te nemen in Groningen, want onze nieuwsgierigheid werd vorige week geprikkeld vanwege de e-mail van Peter:



Het mailtje van Peter heeft ons doen gniffelen en aan een ieder die het horen wil (en zo niet dan toch) laten we weten dat de "ijzerspecht" is langs geweest om het voor ons specifieke en unieke Kadasternummer in het staal te tikken. Dat willen we met eigen ogen zien.

In het Zuid-Hollandse ligt een pak sneeuw van heb ik jou daar, maar gedurende de rit naar het noorden wordt de wereld steeds minder wit en in Groningen is zowaar (nog) niets gevallen. Het gras is iets wit aangerijpt, maar dat mag verder geen naam hebben. Ongelooflijk!

Ons schepie is inmiddels verhuisd van de 'las'loods aan de stadsgrens van Groningen naar de 'spuit'loods achter de grote tenderloods van 'No Limit'. Dit is zowaar een promotie voor onze 'Atla': hij wordt weer een stapje volwassener.

Bij het betreden van de loods zien we onze trots al direct staan: gestut op blokken hout toont ie mega groot en zoals paps later op de dag zal zeggen: "Hij is net zo groot als mijn woonkamer + een stuk van de tuin." Als je het zo bekijkt is het natuurlijk ook zeer indrukwekkend om 'm zo te zien liggen.

Het kajuitdeel is op houten "kegjes" op de romp geplaatst, waardoor het al echt op een schip gaat lijken. In deze opstelling zal 'Atla' eerst worden voorzien van een 2-componenten primerlaag om vervolgens te worden gespoten in de kleuren zwart-bordeauxrood-crème, in onze ogen dé opduwer/sleper kleuren.

Zo ver is het echter nog niet. Eerst markeert Peter met een stuk schoolbordkrijt de plekjes en de naden op boeg en romp waarvan hij vindt dat er nog iets moet worden gelast of glad geslepen. Hij is niet snel tevreden en dat stemt ons zeer happy.



Tijdens onze "bezichtiging" komen de lassers al langs om een en ander bij te werken en het moet gezegd: ze verstaan hun vak, absoluut.

De blote, stalen huid van het schip ziet er picobello strak uit.

Verder zijn de dakrelingen, de bolders aan stuur- en bakboord, de sleepbolder op het achterschip en de bolder op de punt verschenen, mee gelast op het schip, zodat alles meteen in de kleur kan worden mee gespoten, wat weer minder kans geeft op roestvorming. Overal is over nagedacht. Zelfs de bevestigingen voor de buiskap zijn op de kuiprand gelast. Het zit veel steviger en kan mooier worden weggewerkt.

We lopen heel wat rondjes om het schip heen en opeens vindt Peter de bolder op de golfbreker te hoog. We hebben hem al een paar keer vertwijfeld zien kijken en dan komt het hoge woord eruit: er moet minimaal 5 cm vanaf, dat is veel beter voor de 'looks' van de 'Atla'. Wij kunnen het alleen maar met hem eens zijn, maar vanwege de gedachte aan al het extra werk, hebben we het zelf niet durven zeggen. Gelukkig voor ons is Peter een enorme perfectionist: op dit moment nog is het 'zijn' schip en hij kan het hiermee niet eens zijn.



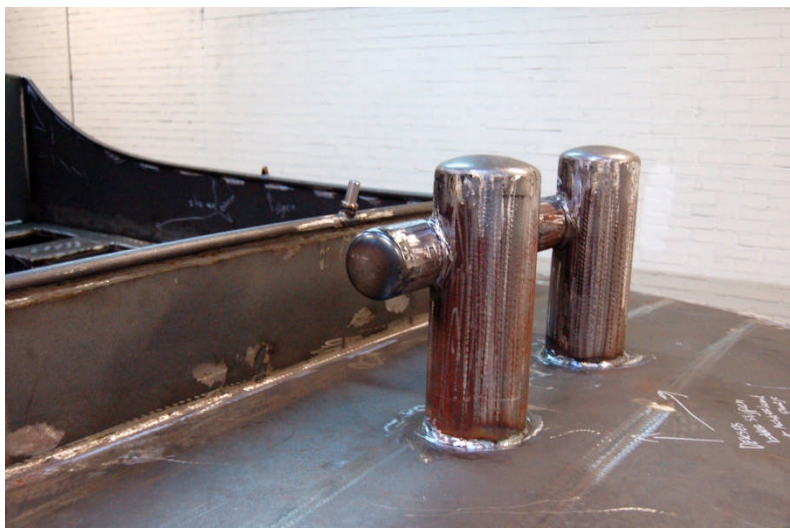
De golfbreker is tenslotte ook 8 cm lager geworden, wat ontzettend fraai staat en dan mag een te hoog uitstekende bolder de lijn van het schip niet "naar beneden halen". Dit gaat dus nog veranderd worden voordat het schip in de primer gaat en gespoten wordt.

Met trots laat Peter ook het gat voor het ankerlier zien mét... het gat naar de ankerbak vanwaar wij (lees: Inge met de smalle, slanke handen) de ankerketting kunnen geleiden om een opeenstapeling van ketting binnen in het schip te voorkomen en het mogelijk te maken om de ketting netjes weg te werken als het anker is opgehaald. Dit gat wordt afgedicht met een dop om inwateren te voorkomen. Hij is met recht trots op zijn uitvinding en voor ons is er weer een "extra"-wens om van ons lijstje af te vinken. Het anker zelf en zijn elektrische lier liggen al in het gangboord, klaar om te worden gemonteerd, maar ook nu geldt... zo ver is het nog niet.

En dan het werk van de 'ijzerspecht'. Nu het stalen karkas helemaal klaar is en het BlauweStad bouwnummer in de romp is mee gelast, heeft het Kadaster een mannetje gestuurd, jawel, de 'ijzerspecht'. Om Floris officieel eigenaar te maken van het "nog af te bouwen schip", wordt er

in de romp een uniek nummer gezet en vastgelegd in het Kadasterregister. Mocht er iets fout gaan bij de scheepswerf (je weet het maar nooit), dan is aan te tonen dat Floris voor het betaalde aantal procenten eigenaar is van het schip, zodat bij faillissement het casco van hem is. En daaruit volgt logischerwijs dat hoe meer procenten betaald, hoe meer Floris eigenaar wordt. Erg officieel allemaal en natuurlijk zal er niks mis gaan, maar je weet het niet. Nu heeft ie in elk geval meer zekerheid.

De 'ijzerspecht' dankt overigens zijn naam aan het feit dat iedere letter en cijfer uit het handje is uitgebeiteld: gewoon met een hamer en een beitel stukje voor stukje. Maar je zou zweren dat het met een mal is uitgeslepen, zo netjes is het gebeurd. Het is met recht een ere-naam. Al hadden wij er nog nooit van gehoord en ook in onze omgeving keek iedereen ons verbaasd aan. Wij vinden het in elk geval een super-vinding: 'ijzerspecht'.



Verder zal vanaf volgende week, de week van 21 januari, de "meubelmaker" aan het werk worden gezet. Hij gaat het houten interieur vanuit een bouw pakket in elkaar zetten. Dit klinkt als het stadium 'afwerken', dit klinkt als muziek in onze oren. Het is dan ook de bedoeling om ons schip tijdens de open dag van de werf op zaterdag 23 februari tentoon te stellen aan een ieder die belangstelling heeft. Een hele eer vinden we zelf. Voor dit tijd moet er echter nog wel het een en ander gebeuren.

En tot die tijd is er nog genoeg te doen, vernemen we:

- de patrijspoorten worden binnenkort besteld: de levertijd kan soms tegenvallen;
- in plaats van witte formica interieurwanden wil Peter hier een crèmekleurige triplex laten plaatsen, dit staat niet zo klinisch;
- de kleur van de antislip-laag op het dak en in de gangboorden willen wij in dezelfde kleur: crème. Ook dit wordt genoteerd.



En zo vordert het werk gestaag, maar gaat het ons niet snel genoeg;-) Gelukkig ligt er een dikke laag sneeuw en is het zeker geen weer om te gaan varen. Verder dromen dan maar.

Ons volgende bezoek zal in de week van 11 februari, de 'Boot Holland'-week in Leeuwarden, Friesland plaatsvinden. Het is dan nog maar een stief kwartiertje rijden zijn van daar uit en dus prachtig om te combineren.

En dan zullen in elk geval de kleuren te bewonderen zijn.

Vrijdag 25 januari 2013:

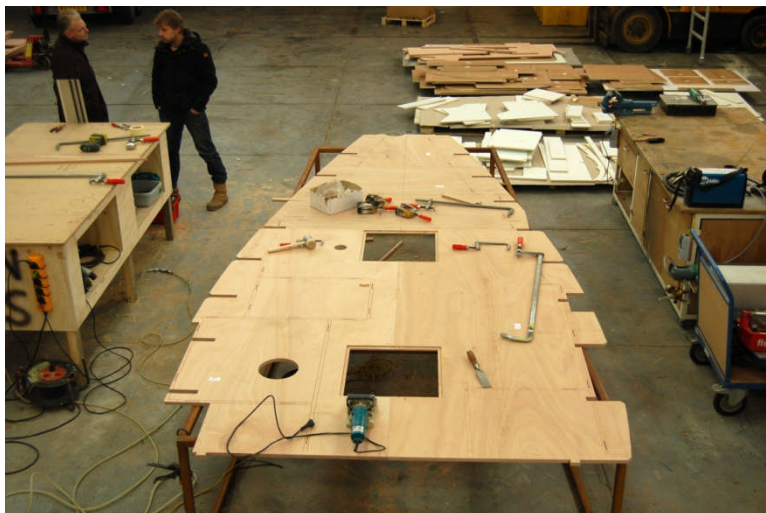
Floris krijgt ook meteen enkele leuke keuzes te maken:

- het stuurwiel mag worden uitgezocht; het wordt een roestvrijstalen hoepel met spaken van teakhout (makkelijker in het onderhoud),
- er komt een ander merk accu conditiemeter met hetzelfde uiterlijk als van de tankvoorraadmeters,
- de antennes voor de marifoon en de radio worden beiden van roestvrijstaal en niet zoals eerst het plan was een gewone autoantenne (deze zijn té roestgevoelig),
- de brandstof voorfilters worden van een ander type geleverd en worden omschakelbaar.

Dit begint op "aankleden" te lijken. Bij ons volgende bezoek zal Floris ook zijn zelf gekochte radio en de marifoon meenemen. Deze zijn meer Floris zijn keuze en daarom zelf aangeschaft; beiden worden voor hem ingebouwd door Peter.

Donderdag 14 februari 2013:

Eerst rijden we langs de Friesestraatweg, waar het interieur als een enorme puzzel over de grond ligt verspreid. De vloer ligt al helemaal voorbereid op de grond, gefreesd en wel.



Alle muren, banken, tafels, kasten en laden liggen her en der op pallets, genummerd en genaamd: klaar om op de vloer gemonteerd te worden. Een van de meubelmakers verleidt ons bijna om wekelijks heen en weer

te komen, omdat het in elkaar zetten van al die puzzelstukjes heel snel kan gaan. Bovendien wordt ons verzekerd dat de situatie per dag zal veranderen en dat over een paar dagen een wandeling door het interieur al mogelijk is. Toch wel jammer van de reisafstand, want anders...

Het voordeel is wel dat het interieur gewoon naast de bouw van het schip in elkaar kan worden gezet. Zo vorderen meerdere werkzaamheden tegelijkertijd en hoeft het ene proces niet te wachten op het andere.

Een in plakken gezaagde boomstam ligt languit naast de scheepsvloer. Om kleurverschillen te voorkomen worden hieruit alle (massieve) voor onze Atla benodigde interieurdelen gezaagd en vervaardigd. Van het zaagsel afval nemen we een handje mee naar huis voor in het logboek. Dit hoort bij de geschiedenis van ons schip.

Speciaal voor BS23 is een stelling leeggeruimd om alle overige materialen bij elkaar te houden. Bij vele verschillende leveranciers worden onderdelen besteld, zoals de luchthoorn, allerlei soorten filters, de binnenverlichting, de spoelbak, de koelkast en het fornuis en wat al niet meer. Dozen vol, het lijkt wel Sinterklaas. De luchthoorn klinkt in de grote bedrijfshal als een containerschip, dus daar gaan we wel indruk mee maken. Want zoals Peter tevreden stelt: "Hij doet 't!!" De ledjes van de binnenverlichting zijn in een melk witte versie besteld en geven een zachte lichtbundel. Ook helemaal naar ons zin.

Nadat alle nieuwigheden zijn beoordeeld rijden we achter Peter aan naar de Stockholmstraat, waar het schip zelf ligt te wachten op zijn definitieve kleuren. Bij de spuiter is iets vertraging opgelopen, waarvoor Peter ons al heeft gewaarschuwd.



De door ons gekozen kleuren zijn dus nog niet "in het echt" te zien en dat is eigenlijk wel jammer.

We zijn namelijk erg benieuwd of we de juiste keuze in kleuren hebben gemaakt. Nog even geduld dus.

Wel is inmiddels het stalen, gemazelde geraamte volledig in de primer gezet, waardoor het saai gevlekte en geslepen grijs ineens bijna egaal licht grijs tegen grauwwit is geworden. Door deze behandeling is wel goed te zien dat er hier en daar nog een 'wondje of schrammetje' in de



stalen huid zit, maar dat wordt tijdens onze aanwezigheid vakkundig weggewerkt met plamuur.

Een enorme klus overigens, want weer valt op hoe enorm groot ons schip toont. Geen sinecure om alles met het handje na te lopen en af te plamuren.



De buik van het schip wordt trouwens ook al lekker gevuld. De brandstoftank ligt erin, de bevestigingsframes voor de accu's, de gaten voor de snelheids- en dieptemeter zijn geboord, alles heeft al zo z'n plekkie en is lekker in de primer gezet, klaar om straks ook mee gespoten te worden. Alles voor het behoud van de ingewanden.

Het is natuurlijk ook om die reden prachtig dat de romp en de kajuit apart van elkaar gebouwd worden. Pas als ook het binnenwerk klaar en

geplaatst is worden beiden verenigd. Tot die tijd is er echter overal genoeg ruimte om alles in te bouwen en roestbestendig te prepareren.

Ondanks dat onze Atla nog even moet wachten op haar definitieve kleuren, verandert ze toch zienderogen. De opening voor de doorlaat van de ankerketting is verschenen.



En ook is de bolder voor op de boeg met minstens 6 cm ingekort, waardoor het geheel er nog stoerder uitziet. Dit is echt een SUPER punt van verbetering, dat moet gezegd worden.

We zijn weer dik tevreden met de nieuwe resultaten en veranderingen. Het wordt alleen steeds moeilijker met het geduld, want een ding is zeker: we kunnen het bijna niet afwachten om met dit pracht schip het water op gaan. De routes liggen al klaar.

Vrijdag 15 februari 2013:

Er dienen steeds weer keuzes te worden gemaakt: de kleur voor dektent en buiskap, wel of geen hoes voor om het stuurrad én is er al een kleurkeuze voor de Flexiteek bekleding (Flexiteek = een kunststof materiaal lijkend op echt teakhout) op de buitenbanken en het schuifluik boven de ingang?

Nee dus. We wisten dat er een nieuwe kleur in aantocht was en hebben daarom gewacht op een seintje van Peter om te beslissen. We hebben de stand van het bedrijf 'Flexiteek' op de Boot Holland Beurs zien staan, maar geen haar op ons hoofd om daar langs te gaan om een kleur te kiezen.

Dus vandaag op de weg terug naar huis even langs de Wattstraat in Sneek, waar 'F3 Flexiteek' is gevestigd. Eigenaar Fred Dijkstra blijkt het type "no nonsens" en we snappen wel een beetje waarom Peter voor hem heeft gekozen als het gaat om de levering van de kuipbekleding. De "Niet lullen maar werken"-mentaliteit spreekt ons ook nu weer erg aan en we zijn dan ook heel snel uit onze keuze voor de kleur. Het wordt de nieuwste-van-het-nieuwste kleur "scrubbed" of te wel geschrobd nep-teak. Wat betekent dat de kleur eruit ziet of het al jaren meegaat, een grijstint heeft van de doorstane weerswisselingen: iets waar echt teakhout naar verloop van tijd naar toe verkleurd.

Natuurlijk vragen we een stukje mee om alvast te laten zien aan belangstellenden en ook dat is geen enkel probleem. Ergens in de loop van volgende week gaat Fred de mallen voor ons schip maken om daarna aan onze banken te werken. Hier zit dus ook schot in.

Als we via e-mail Peter op de hoogte stellen van onze kleurkeuze, vragen we direct of het mogelijk is om een beschermende hoes te maken voor de koekoek op de kajuit. We willen deze erg graag in de kleur van de buiskap, zodat een en ander een geheel vormt en ter behoud van het hout van de koekoek. Het zal in elk geval veel werk schelen, want de weersinvloeden loslaten op het houtwerk betekent veel schilderwerk van onze kant en dat willen we toch tot een minimum beperken als het even kan.