

Hoe ongeveer het begon...

Je weet wel hoe dat gaat...

Floris leest 'ns wat in een boten tijdschrift over een BlauweStad 880, een naar authentiek concept, maar nieuw gebouwde sleper enkel en alleen bestemd voor recreatie, een plezierschip dus.

We bezoeken de 'HISWA - te water' in IJmuiden en komen dat zelfde scheepie weer tegen. We beginnen het concept heel erg leuk te vinden, zien met eigen ogen hoe netjes afgewerkt dit schip is en vooral hoe luxe alles eruit ziet.

En uiteindelijk beginnen we, meer 'op leeftijd' rakend, naar iets meer comfort te verlangen. Bovendien is de lijn van het schip strak en tamelijk laag ogend, zodat we denken toch onder de meeste bruggen door te kunnen. Iets wat wij zeer belangrijk vinden.

Internet afstruinend komt Floris er achter dat er een mogelijkheid bestaat om een BS 880 te kunnen huren.

Zo gezegd zo gedaan: in eind mei 2012 huren we de BS 880 en toeren er een hele week mee door Friesland (zie Opperdoes nr.3 2012).

Het is liefde op het eerste gezicht en het weekje Friesland bevalt zelfs zó goed dat er flink gewikt en gewogen wordt om te bezien of de kans bestaat een zelfde schip voor ons te laten bouwen.

Als we dan ook nog een proefvaart mogen maken met een BS 1040 van Dick Struis, is de kogel door de kerk. De vaareigenschappen doen niet onder voor zijn kleinere broertje en de binnenruimte is beslist groter en comfortabeler (stahoogte in kajuit). Dit is wat we allebei wel erg graag willen.

Zaterdag 15 september 2012:

Floris heeft een nieuw schip gekocht: een sleepboot merknaam 'BlauweStad' gebouwd bij 'No Limit Ships' - Shipyards te Groningen. Nadat we dus eind mei een week hebben 'proef'-gevaren is de kogel vandaag door de kerk gevlogen.

Omdat we de 8.80 meter net aan de kleine kant vinden: te weinig stahoogte, elke avond de dinette ombouwen tot slaapplaats en een wc-tje waarvan de deur open moet blijven staan als je "aan het werk" bent, is toch net effe te weinig comfort. En... "als je iets doet, moet je het goed doen!", is Floris zijn credo.

Het gaat dus een maatje groter worden, de 10.40: het zelfde aantal meters lang en 3.20 meter breed met een diepgang van 0.85 meter. Acceptabele afmetingen voor de reizen die

wij ermee willen maken, dus ook de wat smallere sloten en ondieptes behoren tot de mogelijkheden.

Het is werkelijk een mega-beslissing die Floris neemt en zeer wel te vergelijken met de aankoop van een woonhuis. Hij beschouwt het als een stukje investering: iets waar we nog heel lang plezier van gaan hebben.

Om 10:20 uur stappen we, na een $2\frac{1}{2}$ uur durende rit naar Groningen, het kantoor van 'No Limit' binnen om er rond 15:15 uur weer te vertrekken. Niet over 1 nacht ijs, dus! Er valt natuurlijk ook ontzettend veel te bespreken: welke extra's willen we, zijn er aparte wensen mogelijk, welke kleuren willen we voor het interieur, de bekleding en de romp van het schip, valt er te praten over een andere motor, wat te doen met onze huidige sloep? Een enorme hoeveelheid vragen passeren de revue en alles wordt nauwkeurig bekeken en beantwoord.

Onze 'Grommer' wordt zo snel mogelijk door verkoopadviseur Hans Molenaar bij "Sloepenmarkt.nl" aangeboden om ons sloepie door hen te laten verkopen en Peter Wierenga, de "Godfather" van de BlauweStad, gaat de bouw van "ons" schip in gang zetten. We hebben een heel goed gevoel bij deze mannen: recht voor z'n raap, enthousiast, no-nonsens en enthousiast schitterende ogen, samen met een paar stevige werkhandsen, betrokkenheid en een flinke dosis perfectionisme: voor ons hét recept dat de bouw in goede handen is en dat het wel goed komt.

Ook merken we dat ons het vel niet over de oren wordt getrokken: de prijzen zijn niet onredelijk, onze speciale wensen zullen zonder meer en zonder enige drang worden vervuld en de extra's die we niet willen hebben worden zonder gedoe en gediscussieer van de rekening afgetrokken.

Tussendoor worden we bijna 'hyper' van de bakkies koffie met een overheerlijke bladerdeegvruchtenflap en ook wordt er een heerlijke lunch aan broodjes opgetrommeld. Ook dat zit wel snor.

Gewapend met 4 stalenboeken voor het uitzoeken van de bekleding van de kussens gaan we uiteindelijk, voorzien van een ferme handdruk en het advies om vooral zo vaak als we zin hebben langs te komen, weer richting Zoetermeer.

We zijn toch wel behoorlijk onder de indruk en bedremmeld over deze grote aankoop. Alhoewel natuurlijk niet helemaal onvoorzien, want we zijn in mei al opslag verliefd geraakt op dit superleuke werkschip. We gaan hier ongelooflijk veel plezier mee krijgen, daar zijn we 200% zeker van.

Alleen nog effe geduld hebben: ± eind maart 2013 zal ie klaar zijn: "ATLA", want zo gaat ie heten. Het bouwnummer = 23!

Om de aankoop te vieren rijden we eerst nog even naar IKEA Groningen om een klein opklapbaar houten tafeltje te kopen voor in de kuip. Handig om een bakkie koffie op de

zetten, want een motorkist zoals in een sloep is niet meer voor handen in dit schip. In de loop der tijd zullen we trouwens sowieso nog diverse benodigdheden bij elkaar sprokkelen, zoals dekbedden, kussens en "maritieme" dekbedhoezen, een bijboot, 100 meter landvastlijn en nog veel meer. Altijd handig om alvast te hebben.

Bouwnummer 23 Blauwe Stad 10.40 in aanbouw

Direct na de Hiswa hebben we een contract getekend voor de bouw van een Blauwe Stad 10.40. Deze zal de komende periode gebouwd worden en in het voorjaar 2013 worden opgeleverd aan de eigenaar. De thuishaven wordt Leiderdorp

- bericht van de website 'Mijn BlauweStad' -

Zaterdag 22 september 2012:

Het, door alle partijen ondertekende, bouwcontract ligt op de "spreekwoordelijke" deurmat van het Essehout. Inclusief de eerste rekening;-) De aanschafkosten van het scheepje zijn vergelijkbaar met de kosten van een 'starterswoning'; de procedure voor de financiële afwikkeling zijn daardoor identiek: de 1^e aanbetaling van 30% van het aankoopbedrag om de bouw te kunnen starten, de 2^e betaling van 40% op het moment dat ons schip bij het Kadaster staat aangemeld (als casco gereed is) en de slotsom ad 30% bij aflevering van onze trots.

Handel is handel: zo gaat dat.

Donderdag 29 november 2012:

SPANNEND!!!

Volgens Peter is er flink doorgewerkt en begint het casco al echt op een boot te lijken. De verwachtingen zijn dan ook hoog gespannen én ... we worden niet teleurgesteld. Wat we aantreffen zijn twee enorme ruwe stalen helften die al zo goed als compleet in elkaar gelast zijn. Op de bijbehorende bouwtekeningen kunnen we goed zien hoe, uit een bouw pakket van losse stalen delen en deeltjes, het geheel in elkaar is gezet. Respect voor de lassers en bouwers, want ook al hebben we er niet veel verstand van, we snappen maar al te goed met wat voor een puzzel ze bezig zijn. In 3 weken tijd hebben ze al een knap staaltje werk geleverd.

In ons bijzijn wordt alvast de stalen buis (± 15 cm doorsnede) geplaatst waarin de boegschroef gaat komen en er wordt ook al druk gewerkt en gecheckt aan de brandstoftank. Of ie goed vloeistofdicht is, want dat is natuurlijk van het allergrootste belang. We kunnen precies zien waar wat komt en onze fantasie slaat als vanzelf op hol. Er moet nog enorm veel gebeuren, maar toch...

Als het casco volledig in elkaar zit, zullen de 2 helften op elkaar wordt gezet om 'samen' te worden gespoten in de kleuren zoals wij ons schip willen zien: de romp geheel zwart, de rand waar de naam komt bordeaux rood en de kuip en kajuit crèmekleurig.

Na het spuiten scheiden de wegen van de beide helften weer tijdelijk, tot al het binnenwerk is voltooid: het elektra wordt aangelegd, het ankerliermechanisme en alle vloeistoftanks geplaatst en natuurlijk het interieur wordt gemonteerd. Als dat allemaal klaar is zullen beide helften definitief met elkaar worden verenigd.

Tot die tijd kan er met veel meer gemak aan de binnenkant worden gewerkt en kunnen de bouwers overal bij.

Eigenlijk verschilt de werkwijze niet of nauwelijks van de bouw van een sloep. Alleen de omvang van de klus is vele malen groter en véél minder op massaproductie gericht.

Na het zien van de vorderingen van ons schip hebben we er super veel vertrouwen in!

We mazzelen trouwens, want toevallig is net een dag eerder onze 'Yanmar'-motor gearriveerd. Nog in de transportkist glimt ie ons geruststellend tegemoet. Een degelijk stukkie mechanica, waar nog veel zelf aan gesleuteld kan worden als dat nodig mocht zijn. Een goede keuze!



De romp: op z'n kop en al helemaal gladgeslepen

De kajuit: met de patrijspoorten





'Vakmanschap is Meesterschap'

De stuurstand in aanbouw



De kuip: met zicht op de stuurstand en de ingang van de kajuit

*Onze 'Yanmar'-motor nog
in zijn transportkist*



*De brandstoftank:
nauwkeurig gecheckt
of ie vloeistofdicht is*

Dinsdag 11 december 2012:

Om 22:00 uur gaat de telefoon. "Welke malloot belt er nog ... #@&*\$& zo laat!?" Het is Leo Keijzer, secretaris van onze Jachthaven. Hij verontschuldigt zich diverse keren voor het late tijdstip van bellen, maar had gedacht: "Ik heb goed nieuws, dus het kan nog wel even." !!Yes!! Er is een 11.00 meter box voor ons vrij gekomen: 'I23'. We zijn onwijs blij. Zondag voor Kerst gaan we even kijken. We zijn dik tevreden: het is niet eens zo ver lopen en qua in en uitvaren zien we geen enkel probleem. Een prachtig plekkie dus. Laat nu dat schip maar komen.

Wordt vervolgt.....