

Veel Kentenaren op de voorjaarsbijeenkomst

Lag het aan de presentatie van Pedro-Boat over de herinproductie van de Kent? Was het de aantrekkingskracht van de Bataviawerf? Of gewoon de kriebels vlak voor het begin van het watersportseizoen? Feit is dat de voorjaarsbijeenkomst dit jaar veel leden trok. Maar liefst 35.

Velen waren benieuwd naar de plannen van Pedro-Boat. Want het is prachtig dat na het debacle van "Kent Boten" van een aantal jaren geleden en het sukkelen daarna nu een serieus bedrijf zich aan de bouw van de Kent gaat wijden. De Bataviawerf bleek een heel goede keuze te zijn geweest. We konden hier het volledige dagprogramma afwerken. Eerst de vergadering in de Bestevaerkamer, daarna de lunch in het bij de werf behorende restaurant "Hajé De Taveerne" en tot slot de rondleiding over de werf.

De hoofdmoot van de vergadering was de bijdrage van Ivar van der L van Pedro-Boat. Hierover valt elders in dit blad (zie pagina's 3 en 4) meer te lezen. Ook het ingelaste agendapunt (benoeming van Dick en Jos Twisterling tot ereleden) komt elders (en wel op pagina 2) aan bod.

Onder de soepele leiding van voorzitter Tilly Gerritsen werd het huishoudelijke gedeelte vlot afgewikkeld. Het verslag van de ledenvergadering van vorig jaar gaf geen aanleiding tot discussie. Dat was evenmin het geval met de vaststelling van de contributie voor het lopende jaar..

Dan krijgt Piet (organisator van het zomerweekende) het woord. Hij vertelt dat hij verschillende mogelijkheden heeft bekeken en dat hij uiteindelijk weer is uitgekomen op "De Molenwaard" in Hasselt. Vorig jaar is het daar heel goed bevallen en deze haven heeft alle faciliteiten die we nodig hebben. Het plan is om op zaterdag eerst het gratis ontbijt in Hasselt bij de opening van het Euifeest te gaan nuttigen. Daarna varen we in konvooi naar Zwolle, waar we een wandeling maken en de lunch gebruiken. In de loop van de middag vaart het konvooi weer terug naar Hasselt. 's Avonds hebben we de traditionele barbecue.



Arie, Tilly en Piet (van links naar rechts) achter de bestuurstafel

Piets plan krijgt de goedkeuring van de vergadering. In de agenda's kan dus worden genoteerd: zomerweekende van vrijdag 14 tot en met zondag 16 augustus 2009 in Jachthaven De Molenwaard in Hasselt.

Na de lunch is het verzamelen geblazen in de hal van de werf. Hoewel onze gasten en enkele leden inmiddels zijn vertrokken is het gezelschap nog zo groot dat we in twee groepen worden gesplitst. Elke groep krijgt een gids mee. We lopen over het skelet van de "Zeven Provinciën" die nog in aanbouw is. Ook bekijken we de werkplaatsen. En dan volgt de bezichtiging van de "Batavia". Dit schip is nagebouwd naar het origineel, dat indertijd op zijn eerste tocht is vergaan. De gidsen zijn vrijwilligers. Zij weten heel veel en onderhoudend over de Batavia te vertellen.

Na de rondleiding neemt een aantal leden nog een drankje in het restaurant als slotstuk van deze geslaagde voorjaarsbijeenkomst.



Een goed gevulde vergaderzaal

In dit nummer

Veel Kentenaren op de voorjaarsbijeenkomst	1
Dick en Jos ereleden van De Kentenaren	2
Over "De Kentenaren"	2
Pedro-Boat ontvouwt plannen voor de Kent	3-4
Impressies van de voorjaarsbijeenkomst	4
Contributie	4
Kopij	4
De pen van Rinus en Gerda	5-9

Dick en Jos ereleden van De Kentenaren

Het bestuur had op de voorjaarsbijeenkomst nog een verrassing in petto. Het kwam met het voorstel om Dick en Jos tot ereleden te benoemen.

Jos en Dick kregen daarmee een primeur: zij zijn de eerste ereleden van De Kentenaren. "Dick en Jos", zo zei Frans in zijn toespraak, "hebben zo'n tien jaar geleden de aanzet tot de oprichting van onze club gegeven. Zij hebben zich jarenlang ingezet en allerlei taken verricht. Ze zijn nu op een hogere leeftijd gekomen en doen het rustiger aan. Dick is vorig jaar tachtig jaar geworden. Ze hebben hun



Het stuurwiel

Kent verkocht en zijn nu dus stuurlui aan wal geworden. Gelukkig beweren ze niet dat ze de beste stuurlui zijn. Het erelidmaatschap komt hun echt toe".

Als aandenken overhandigde Frans hun een plastic in de vorm van een stuurwiel. In zijn dankwoord merkte Dick op: "We hebben het altijd met heel veel plezier gedaan en kijken met genoeg naar die tijd terug. We hadden even het idee dat de club een zachte dood ging sterven toen wij onze activiteiten beëindigden. Maar gelukkig heeft het nieuwe bestuur met veel elan de zaak opgepakt".



Frans overhandigt het aandenken aan ereleden Jos en Dick



Dick spreekt een dankwoord

Over "De Kentenaren"

Vereniging

"De Kentenaren" is een vereniging zonder rechtspersoonlijkheid. Zij is op 13 februari 2000 opgericht en is bestemd voor hen die in een motorboot van het type "Kent" varen.

De jaarlijkse contributie bedraagt momenteel € 20,00 per Kent.

Bankrekening: op naam van A.B. , De Meern.

De BIC-code van de bank is en het IBAN-nummer .

Bestuur

Het bestuur van "De Kentenaren" is als volgt samengesteld.

- Tilly (voorzitter), Sneek,
- Frans (secretaris), Almere,
- Arie (penningmeester), De Meern,
- Piet (organisator zomerweekeinde), Almere,
- Karina Almere,

Clubblad

De vereniging geeft voor haar leden een blad uit onder de naam "De Kentenaren". Dit wordt aan de leden die een e-mail-adres hebben, per e-mail in PDF-formaat gezonden en aan de overige leden in een geprinte versie per post.

De opmaak en eindredactie van het blad worden verzorgd door Frans .

Pedro-Boat ontvouwt plannen voor de Kent

Pedro-Boat is begin vorig jaar benaderd door Adel Polyester uit Genemuiden. Adel is in het bezit gekomen van de malen van Kent en dit bedrijf was op zoek naar een partner om de boten af te bouwen en op de markt te brengen. Hierbij wordt het polyester casco aangeleverd door Adel en worden de verdere ontwikkeling, installatie, betimmering en marketing gedaan door Pedro-Boat in Zuidbroek.

Waarom is dit interessant voor jachtwerf Pedro-Boat, die eigenlijk toch alleen stalen schepen bouwt? Daarvoor zal ik eerst een korte beschrijving geven van ons bedrijf.

Pedro-Boat is opgericht in 1973 en bouwt sindsdien stalen motorjachten. Op dit moment produceren wij ongeveer vijftig schepen per jaar. Inmiddels zijn we beland bij bouwnummer 1700. In totaal hebben we tachtig werknemers in dienst, verdeeld over twee werven, gesitueerd in Zuidbroek en in Tazlár (Hongarije).



De eerste door Pedro-Boat gebouwde Kent 28. Theo van der Aa maakte deze foto op de Belgian Boat Show in Gent.

Boten die naar wens van de klant worden gebouwd, de zogenoemde semi-custom-built, worden in Zuidbroek gebouwd. Hierbij wordt in overleg met de klant de indeling van de boot bepaald. Daarnaast bouwt Pedro-Boat seriegebouwde boten. Dit zijn modellen die worden aangeboden met verschillende standaard indelingsvarianten. Deze boten worden op voorraad gebouwd, zodat de levertijd kort is en de klant dus snel kan beschikken over de boot. De combinatie van hoge aantallen, toepassen van seriebouw en productie in een lage-lonen-land als Hongarije maakt het mogelijk om relatief lage verkoopprijzen te hanteren met behoud van hoge kwaliteit.

Eigen beheer

Pedro-Boat heeft alle facetten van de productie in eigen beheer. Van het lassen van het casco, spuitwerk, betimmering, afbouw tot stoffering en zeilmakerij.

Op de voorjaarsbijeenkomst waren Ivar van der Leij (verkoop en marketing bij Pedro-Boat uit Zuidbroek) en Maarten Zwart (jachtmakelaar bij MaJac Watersport uit Sneek) onze gasten.

Ivar van der Leij gaf de op deze en de volgende pagina weergegeven toelichting op de plannen van Pedro-Boat met betrekking tot de Kent.

Het assortiment van Pedro begint bij de Marin 30, een schip van 9,10 meter en een prijs van € 138.000. De grootste boten zijn de Bora 43 en Levanto 44 (meer dan 13 meter) waarvan de prijzen kunnen oplopen tot € 450.000 en hoger. Op zich een compleet assortiment, maar we merken dat we aan de onderkant een compleet uitgeruste kajuitmotorboot tussen de 8 en 9 meter voor twee personen missen. Om een dergelijke boot te ontwikkelen en te produceren in staal is economisch niet rendabel.

Kennis vergaren op het gebied van polyester is kostbaar en tijdrovend. Samenwerking met Adel Polyester is daarom een ideale combinatie. Dat bedrijf is specialist op het gebied van polyester en composiet. Pedro-Boat heeft de know-how en middelen op het gebied van jachtbouw.

Kansen voor de Kent

Het aanbieden van de Kent is daarom een goede aanvulling op ons huidige assortiment, waarmee we onze exportkansen kunnen vergroten. Pedro-Boat ziet ook kansen voor de Kent in bijvoorbeeld Scandinavië, Groot-Brittannië en het Middellandse-Zeegebied. Daarbij kunnen wij gebruik maken van ons bestaande dealernetwerk.

Enkele maanden geleden zijn we gestart met de bouw van het eerste prototype, de Kent 28 Cabin Cruiser. Er waren weinig technische informatie en werktekeningen beschikbaar. Daarom is eerst een prototype gebouwd. Hierdoor hebben wij meer inzicht gekregen in de bouw, de goede punten en de verbeterpunten. Begin februari is dit prototype getoond op de Belgian Boatshow in Gent om de mening van de bezoekers te peilen. Naar aanleiding hiervan is besloten om met het project door te gaan.



Ivar van der Leij

Kent op voorraad

De bedoeling is om in de tweede helft van het lopende jaar een productielijn te hebben opgezet op onze werf in Zuidbroek. Hiermee willen we korte levertijden bieden. We zullen de Kent ook op voorraad gaan aanhouden. In de toekomst bestaat de mogelijkheid om ook de Kent 31 en 33 te gaan produceren.

Pedro-Boat ontvouwt plannen voor de Kent

De Kent heeft zich in het verleden al bewezen. We zijn ons ervan bewust dat het karakter van het schip bewaard moet blijven. Desondanks is er wel een aantal verbeterpunten doorgevoerd, waarin wij als jachtwerf onze eigen filosofie van boten bouwen toepassen.

Veranderingen

Een klein greep uit de veranderingen:

- een dubbele reling die van onderaf op het dek is gemonteerd (hierdoor komen geen schroeven in het zicht en is de montage duurzamer; dit geldt eveneens voor de bolders, kikkers en handreling)
- het roerblad is van massief kunststof, hetgeen minder trilling geeft
- uitrusting met een vijfbladsschroef
- toepassing van een Amartech schroefassysteem
- grotere ramen (vooral het voorraam)
- een anker van roestvrij staal
- een onderhoudsvrije aluminium deur tussen kuip en salon (dit is een in drie delen klapbaar sandwichpaneel dat niet kromtrekt)
- Volvo 55 pk standaard motor (internationaal gezien heeft deze motor het meeste aanzien en servicepunten zijn in geheel Europa ruim aanwezig)
- een boegschroef Vetus 55kgf
- in het casco is extra versteviging gelamineerd
- toepassing van een kunststof stootlijst (deze glijdt mee bij een aanvaring en is dus minder gevoelig voor beschadiging).



Ivar van der Leij (tweede van links) en Maarten Zwart (tweede van rechts) aan de koffie in de Bestevaerkamer

Doordat we de Kent in serie gaan produceren, zal een constantere kwaliteit kunnen worden gewaarborgd. De Kent 28' Cabin Cruiser wordt aangeboden voor € 124.950 inclusief BTW.

Uitnodiging

Om u te laten zien op welke wijze wij boten bouwen, nodigen wij de Kentenaren graag uit voor een bedrijfsbezoek aan de werf in Zuidbroek in de tweede helft van dit jaar.

Impressies van de voorjaarsbijeenkomst



Lunch in Hajé De Taverne



Rondleiding in de werkplaats



De Zeven Provinciën in aanbouw



De Batavia aan de kade

Contributie 2009

De contributie voor 2009 bedraagt € 20,00 per Kent. Penningmeester Arie Hoffland verzoekt de leden die hun contributie nog niet hebben betaald, om het verschuldigde bedrag over te maken naar rekening nummer 34.14.55.342 op naam van A.B. Hoffland te De Meern.

Kopij

Ons clubblad verschijnt meer keren per jaar. De belangrijkste onderwerpen zijn de voorjaarsbijeenkomst en het zomerweekende. Maar het is aardig als er ook nog andere onderwerpen aan bod komen, zoals het reisverslag van Rinus en Gerda Hilbrink in dit nummer. Daarom, Kentenaren, schrijf een artikel en mail dat (liefst met foto's) naar redacteur Frans Hillen: flm.hillen@planet.nl.

De pen van

Rinus en Gerda Hilbrink

Reisverslag door Gerda Hilbrink van een vaartocht naar Frankrijk met de Kent 28 "Sturdy".

Aan boord: Rinus en Gerda Hilbrink met hun scheepshondje Blitz.

Periode: van 20 mei tot en met 18 juli 2008.

Getallen: 1.251 kilometer, 166 vaaruren, 281 sluizen en 7 tunnels.

20 mei. Na een vertraagde start (de dynamo van de startmotor is defect) vertrekken we uiteindelijk vanuit Loosdrecht. We worden door verschillende "Vrijbuiters" (vaarders uit onze thuishaven) uitgezwaaid. Onze eerste overnachting is in Woudrichem, een prachtig vestingstadje tegenover Gorinchem, waar de tijd stil lijkt te staan.

21 mei. We tanken nog wat bij "Knippen en scheren" op de Maas en we vinden voor de nacht een plaats in de haven van Cuijk.

22 mei. In Venlo treffen we onze vrienden met een Doerak aan, met wie we de tocht naar Frankrijk zullen maken. De watersportvereniging in Venlo heeft goede faciliteiten en Blitz vermaakt zich opperbest door de vele konijnen die op het haventerrein gehuisvest zijn, schrik aan te jagen.

23 mei. In Roermond blijven we twee dagen liggen. Er is een outletcentrum, waar we heerlijk koopjes jagen en verder hebben we rustig de gelegenheid om de voorraad aan te vullen. Wanneer we Blitz op de dijk uitlaten zijn we hem opeens kwijt. Na enige tijd komt hij weer op de proppen met in zijn bek een blik Schweinefleisch dat een visser achtergelaten heeft.

26 mei. Onze volgende stop is net voorbij Maastricht in de "Pietershaven". We hebben hier al diverse keren gelegen en vinden het een bijzonder fijne haven met veel faciliteiten en aardige mensen. Omdat Maastricht op ongeveer een uur lopen ligt varen we met de Kent naar de kade in de stad. Na de nodige winkels bekeken te hebben pikken we een terrasje op het Vrijthof.

27 mei. Inmiddels varen we een week en vandaag verlaten we Nederland. Het plan voor vandaag is Luik. Wanneer we bij de sluis van La Naye aankomen blijken we niet de enigen te zijn. Er liggen diverse vrachtschepen en circa tien pleziervaartuigen te wachten. We worden vanaf de sluisstoren van het kastje naar de muur gestuurd. In eerste instantie moeten we door de grote sluis, daarna wordt dit plan weer gewijzigd en wordt het de kleine sluis. Wanneer we daar goed en wel afgemeerd zijn wordt ons weer opgedragen de grote sluis in te varen. Na twee uur oponthoud hebben we dit obstakel overwonnen en kunnen we de trip vervolgen. Overigens, voor de doorvaart van dit stuk Wallonië, helemaal tot Givet in Frankrijk, betaal je € 1,05.

We willen tanken in een zijriviertje aan stuurboord net voor Luik. Helaas, op dinsdag is de pomp gesloten. We gaan met zijn vieren Luik in voor een koele versnapering. Luik is een leuke stad. Je vindt er veel koffie- en theesalons, pralinewinkels en patisserieën en de beroemde Luikse wafels.

28 mei. Op deze woensdag vertrekken we met somber weer. Eerst nog even terug naar de dieselpomp, die gisteren gesloten was. Het is bij de twee sluizen die we vandaag op onze tocht tegenkomen, erg druk. We hebben de truc echter nu door: we melden ons niet meer bij de sluiswachter maar kijken gewoon wanneer er een of twee vrachtschepen de sluis ingaan of er nog een gaatje over is en gaan dan gezellig mee. Het water is erg onrustig en het is niet plezierig varen. Verder valt er op dit stuk weinig te genieten of je moet van vieze fabrieken en beroete huizen houden. Halverwege de middag wordt het opeens stralend weer. Net voorbij de brug in Huy gaan we aan een passantenplaats liggen. Mijn vriendin en ik duiken snel de supermarkt in. In de tussentijd hebben de jongens hun handen vol om de boot in toom te houden in verband met al het hard varende vrachtverkeer. Geen plek om opnieuw te gaan liggen, al is het maar voor even. Net voorbij Huy gaan we de haven in voor de nacht.

29 mei. We worden wakker met regen. Aan de lucht te zien komt er niet gauw verandering. Rinus neemt een douche, waarvan het water bijna koud is. Hierdoor gewaarschuwd neem ik maar een douche aan boord. Het weer klaart gelukkig op en we vertrekken naar Namen. De laatste sluis voor vandaag, de "10 Grands Malades", staat open en we kunnen er zo invaren. Tijdens het schutten ligt er opeens een pleziervaartuig los in de sluis. Alles loopt gelukkig goed af. In Namen gaan we aan bakboordzijde liggen, vlakbij de captainerie zodat we internet kunnen gebruiken.



De pen van

Rinus en Gerda Hilbrink

30 mei. Na de eerste sluis in Namen wordt de omgeving steeds mooier. De huizen doen denken aan de buitenhuizen aan de Vecht. In Dinant gaan we voor de brug aan stuurboord liggen. Je ligt dan direct bij de douches en toiletten. Tijdens de thee aan boord van de Doerak worden we gefotografeerd voor een toeristisch magazine. Daarna ga ik de was bij elkaar rapen. Achter de toeristeninformatie is een wasserette, die super snel gaat. 's Avonds eten we aan de overkant bij de brug. Ze hebben daar een goede hap. Daarna nog een spelletje Skipbo en dan de koffer in.

31 mei. We blijven nog een dag in Dinant voor de boodschappen en een bezoekje aan de Citadel, die bereikbaar is via de kabelbaan. In een van de straatjes in deze stad zit de heer Sax (de uitvinder van de saxofoon) in brons op een bankje. 's Avonds een potje canasta gespeeld en dik gewonnen.

1 juni. We vertrekken vroeg. Onderweg varen we langs een kasteel (Feyr) met een prachtige tuin in Versailles-stijl. Op de eerste Franse sluis moeten we een vignet aanschaffen om in Frankrijk te varen en ontvangen tevens een afstandsbediening voor de sluisen. De vaarwegen in Frankrijk worden beheerd door de VNF (Voies Navigables de France). In Givet gaan we in het haventje liggen. Er blijkt een rommelmarkt te zijn. We hebben het al gauw gezien en gaan terug naar de boot, na eerst een ijsje gegeten te hebben.



2 juni. Mooie tocht door de Ardennen naar Revin. Op dit traject kom je twee tunnels tegen die niet verlicht zijn. Je moet dus zelf bijschijnen met een breedstraler. De afstandsbediening werkt perfect tot de één na laatste sluis. We blijken er te snel ingevaren te zijn. Dus de volgende sluis rustiger invaren.



De haven van Revin

Het haventje van Revin ligt in een dode lus van de Maas. Een schitterend verzorgde haven met grote bloembakken om de vijf meter, baskets, bloemperken. Kortom, een bloemenzee. De havenmeester is een vrolijke lachebek, die goed gearticuleerd Frans spreekt.

We blijven nog een dag. Doen 's morgens boodschappen bij de supermarkt, die vlakbij is. Eten tussen de middag een heel stokbrood met kaas, paté en wijn. Heerlijk. 's Middags een wandeling naar een mooi uitkijkpunt over Revin. Revin zelf stelt niet veel voor. De ligging echter is wel prachtig.

4 juni. Omdat onze vrienden pech met de boot hebben blijven we nog een paar dagen langer in Revin. We ontdekken in Revin een restaurant waar veel lokalen lunchen. We eten er fantastisch voor weinig geld. Wanneer we 's avonds Blitz uitlaten langs de Maas horen we een vreemd geraas. Blijken er in een haveloze fabriek honderden AEG-wasmachines te draaien om getest te worden. Heel luguber.

7 juni. De panne aan de motor van de Doerak blijkt ernstiger dan voorzien. Op aandringen van onze vrienden gaan wij zonder hen verder met de tocht. We blijven vervolgens twee dagen in Charleville Mezières liggen. Volgens de havenmeester heeft Charleville het mooiste plein van Frankrijk. Wij vonden het, gezien deze uitspraak, een beetje tegenvallen. Wanneer we de volgende dag vertrekken geeft de eigenaar van een Barkas ons nog de tip mee dat tussen sluis 19 en 20 een leuk restaurant is met een lekker hapje eten.



Blitz bij het beeld van een ploeger in het park van Charleville

9 juni. De sluisen zijn vandaag erg hoog, maar alles gaat goed. Blitz vindt het genoeg geweest en springt in een van de sluisen van boord. Dit mislukt gedeeltelijk omdat hij vastzit. Hij belandt in het water. Aan zijn tuigje hijsen we hem snel weer aan boord.

In Pont à Bar direct na de sluis gaan we tanken. Op de deur staat dat ze om 13.30 uur weer open zijn. Uiteindelijk is dat 14.15 uur (Franse tijd). Inmiddels hebben we de Maas verlaten en varen we op het Canal des Ardennes. Na een lange dag komen we in Le Chesne aan, waar de sluistrap Vallée de Montgon begint (26 sluisen). Het ligt er vol met boten, die al twee dagen wachten op reparatie van de sluisstrap. Morgen blijkt alles weer in orde te zijn. Voor ons is er nog net een plaatsje aan de hoge kade.

10 juni. Inderdaad de sluisstrap is weer open. In volgorde van aankomst vertrekken we. Bij de tiende sluis gaat de sluisdeur niet open. Via de marifoon de VNF opgeroepen.

De pen van

Rinus en Gerda Hilbrink

Die is er vrij snel om te repareren en we zetten onze tocht voort. We varen nu samen met een Zweedse familie in een grote houten zeilboot. Onder de zeilboot zijn grote kussens aangebracht. Hierdoor ligt de boot hoger in het water en is de diepgang minder, hetgeen wel nodig is omdat de kanalen niet erg diep zijn.

De tip van de Barkaseigenaar nemen we ter harte en we leggen aan tussen sluis 19 en 20 om 's avonds in het restaurant te gaan eten. De eigenaar blijkt wel van een slokje te houden en wanneer wij aan tafel gaan is hij al in behoorlijk beschonken toestand, wat op onze lachspieren werkt. Gelukkig hoeft hij alleen te bedienen en zijn wij de enige gasten. Zijn vrouw maakt voor ons een redelijke maaltijd klaar.

11 juni. We vertrekken met fris, zonnig weer. Bij sluis 26 is de controlepost en tevens het einde van dit spectaculaire en prachtige traject. Hierna is de sluisbediening weer anders, namelijk door middel van een draaistang die aan een kabel over het water hangt. Hier liggen de sluisen een stuk uit elkaar. Het Canal des Ardennes is net een mooie, ruime boerensloot. In Rethel, waar weer praktisch alle boten uit Le Chesne liggen, leggen wij ook aan.



Draaistang om de sluis te activeren

12 juni. Vandaag vertrekken we naar Variscourt. Alles gaat goed tot de laatste sluis, die niet reageert. We kunnen niet aan de kant komen en met veel moeite lukt het me bij de sluisdeuren aan wal te komen. Wanneer de sluiswachter arriveert blijkt dat we niet strak genoeg langs de radarbol gevaren hebben. Inmiddels arriveert in tegenovergestelde richting een vrachtschip, dat eerst geschut wordt, waardoor we nog even moeten dobberen in de boerensloot. Omdat er weinig water staat is het bij het passeren oppassen geblazen om niet naar het vrachtschip gezogen te worden. Variscourt is in tegenstelling tot de andere dorpen een prachtig verzorgd geheel. De straten en trottoirs zijn opgesierd met bloembakken, alles is keurig gemaaid en er ligt nergens vuil. Voor boodschappen, restaurant, terras en dergelijke moet je hier echter niet zijn. Die zijn in het hele dorp niet te vinden. Ondanks dat je gewoon aan een kantje ligt zonder faciliteiten is dit schitterende plekje zeker aan te raden. Om 10.00 's morgens wordt er wel keurig brood bezorgd voor de passanten.

13 juni. We staan op met fris, bewolkt weer. Bij Berry au Bac gaan we over op het Canal de l'Aisne à la Marne en gaan we in de sluisen omhoog. We arriveren halverwege de middag in Reims.

De haven van Reims ligt tussen allemaal snelwegen. Het is een spektakel van jewelste en zo tegenstrijdig met de enorme rust van de laatste dagen. Reims is beroemd om de champagne die er vandaan komt. We nemen dan ook een heerlijke champagne-lunch op een terras. Verder vermaken we ons met winkelen en een bezoek aan de prachtige kathedraal.

15 juni. We vertrekken om een uur of negen. Op dit traject is een lange Tunnel de Mont-Billy, die 2302 meter lang is. Het licht staat op rood omdat net voor ons een boot de tunnel ingevaren is. Dus houden we even pauze. Voor deze tunnel heb je geen zaklantaarn nodig. Na het invaren van de tunnel springen de lichten aan. Zo arriveren we na veertien sluisen en een tunnel in Condé sur Marne, wat een dood dorp is. De huizen liggen hier allemaal verscholen achter een hoge muur en iedereen lijkt er wel een hond te hebben. De kerk is prachtig, maar ook deze is onbereikbaar. Voor ons ligt een kermisachtige kruiser, met een grote Donald Duck op het voordek, omringd met kleine eenden en bloemen. Achterop hangt een brommer. Dit alles blijkt van een Nederlandse vrouw te zijn, die helemaal in haar eentje met haar hondje door Frankrijk trekt. Ze heeft motorpech, waarschijnlijk de koppakking. Heel sneu. Achter ons ligt een Noorse familie met hun zeilschip. Ze zijn vanuit Noorwegen op weg naar Zuid-Spanje. De mast is in Duitsland op transport gezet naar Zuid-Frankrijk. Ze hebben een zoon van twaalf jaar aan boord, die op de Globeschool zit en via internet zijn lessen volgt.



Tunnel de Mont-Billy

16 juni. Alvorens we vertrekken tanken we water. We gaan meteen stuurboord uit het Canal lateral à la Marne op. Al bij de eerste sluis hebben we een probleem: de sluis gaat niet dicht. Na de oproep arriveert vrij snel iemand van de VNF, die het probleem oplost, waarna we verder kunnen varen. De laatste sluis in Châlons zorgt weer voor een verrassing. Met een enorm geweld worden we geschut. Achter de sluis, direct aan bakboord, is een mooie ligplaats. Châlons is een prachtige plaats met een schitterende kathedraal, die op het moment dat wij er zijn, van binnen en van buiten helemaal gerestaureerd wordt. Tevens zijn er leuke pleinen met terrasjes. We hebben er heerlijk geluncht met kir royal.

17 juni. Na een rustige tocht met gemakkelijke sluisen komen we aan in het haventje van Vitry, dat verscholen ligt in een dode arm van het kanaal. Gelukkig zijn we vroeg zodat er nog net plaats is. Het is een lief haventje met prachtig, schoon sanitair. Ik ga gauw een was draaien. Er is echter geen droogtrommel maar wel een waslijn in de tuin. Het

De pen van

Rinus en Gerda Hilbrink

is prachtig weer dus dat komt wel goed. 's Avonds gaan we eten met als dessert een heerlijke sorbet van perenijis met champagne en likeur. Vitry is een leuk Frans stadje met een schitterende Citadel.

18 juni. Het is "druk" op het Canal de la Marne au Rhin Ouest: na twee uur varen zijn we al twee boten tegengekomen! Het valt ons op dat het in het algemeen erg rustig is. Ook zien nog we weinig spitsen (vrachtschip) op de kanalen. Op dit traject worden helaas de pittoreske sluishuisjes vervangen door foeilelijke golfplaat-achtige ovale sluishokjes. We lezen dat de automatisering van de sluizen op dit kanaal ruim negen miljoen euro gekost heeft! Tussen een paar sluizen gaan Blitz en ik lopen op het jaagpad en vangen Rinus op in de sluis. We brengen de nacht door in Revigny.

19 juni. We vertrekken samen met een zeilboot, die bemand wordt door een man met twee vrouwen. Het laatste gedeelte naar Bar-le-Duc worden de sluizen nog met de hand bediend. Door een jonge vakantiehulp van de VNF worden we begeleid. Zij stelt het op prijs dat Rinus bij de bediening van de sluizen een handje helpt. Halverwege maakt een van de dames van de zeilboot een enorme smak. Door het resolute optreden van de VNF-medewerkster arriveert er in een mum van tijd een eerste-hulp-auto om de dame voor een check naar het ziekenhuis in Bar-le-Duc te brengen. Gelukkig is het met de Franse dame goed afgelopen. Met drie hechtingen in haar hoofd komt ze ons voor Bar-le-Duc al tegemoet lopen. 's Avonds bij het uitlaten van Blitz worden we door een enorme wolkbreuk overvallen, waardoor we als verzopen katten aan boord komen.

20 juni. Bij het tanken van water vliegt de slang uit het vulgat waardoor Rinus' hele kruis nat spuit. Na de eerste sluis komt zowaar een spits ons tegemoet. De kanalen zijn niet breed en ook ondiep, waardoor de spits in het midden moet blijven varen. Om te passeren blijft weinig ruimte over, maar alles gaat goed. Verderop varen we over een aquaduct. Dit biedt een prachtig panoramisch uitzicht. Op het jaagpad lopen twee lammetjes. In Ligny aangekomen gaat Rinus diesel halen. In Frankrijk ben je hoofdzakelijk aangewezen op tankstations aan de weg. Wanneer dan ook een tankstation in de buurt van een haven is grijpen we de gelegenheid aan om een paar jerrycans met diesel te vullen.

21 juni. Tijdens het ontbijt kunnen we genieten van een demonstratie duiken. Er blijkt bij een van de boten die in de haven ligt, een touw in de schroef te zitten. De operatie slaagt na een paar keer duiken. Het water van het Canal de la Marne is glashelder met veel onderwaterplanten en vissen. In iedere sluis maken we de wierpot schoon. Na verloop van tijd moeten we de afstandsbediening weer inleveren en krijgen we de instructiepapieren voor de Tunnel de Mauvage. We zullen de volgende dag om 8.00 uur geschut

worden. Na de sluis ligt er een sleepboot klaar om ons door de tunnel te trekken. We zijn de enigen voor deze operatie. Volgens een informatiebord moet er een restaurant in het dorp zijn. Wanneer we op zoek gaan blijkt het een oud vervallen krot te zijn, dat niet meer als restaurant dient. We krijgen bezoek van een Franse dame, die bij de aanlegsteiger woont. Ze vertelt dat ze een zwembad heeft en ik ben van harte uitgenodigd om te komen zwemmen. Na veel dankbetuigingen ben ik niet op het aanbod ingegaan. Dan moet ik toch mee om haar huis, tuin en katten te komen bekijken. Ze hebben inderdaad een prachtige tuin, waarin een lelijk, kolossaal opblaasbaar zwembad staat. Ik kan niet weg of ik moet van de heer des huizes iets uit de groentetuin meenemen. Ik kies voor een krop sla. Erg aardige mensen. We gaan na een nightcap vroeg naar bed.

22 juni. Om 8.00 uur worden we geschut. We zijn een beetje gespannen hoe het in de tunnel zal gaan. Twee VNF-mensen staan ons al op te wachten. We zouden door de tunnel gesleept worden. De sleepboot is echter stuk, zodat we op eigen kracht door de tunnel varen. We worden als vorsten in de hele tunnel begeleid door de VNF-mensen op de fiets. Een fietst voorop en de ander vlak achter de boot. Wat een service! Over deze 4879 meter lange tunnel hebben we ruim een half uur gedaan. Wanneer we na een paar sluizen de wierpot weer schoon gemaakt hebben start de motor niet meer. Het is zondag en we liggen in the middle of nowhere. Inmiddels is het ook nog gaan regenen. We kunnen natuurlijk niet in de sluis blijven liggen. De VNF-man geeft ons een zetje waardoor we langzaam drijvend aan de overkant terecht komen, waar volgens hem geen stenen liggen. Opeens start de motor weer en Rinus zegt beschaamd dat hij hem niet in zijn vrij had staan. Uit veiligheid start de motor dan niet. Wat een opluchting! Om 14.00 uur bij sluis 1 gaan we via bakboord het Canal de l'Est op. Bij de tweede sluis liggen we bij de cementfabriek die we al een poos vanaf het water gezien hebben. Alles is er wit in de omgeving. In een uur tijd komen we zeven boten tegen. Die zijn we in de voorgaande dagen nog niet in vijf dagen tegengekomen. De kade in Commercy ligt helemaal vol en we mogen aan een Sneekse kotter van een Nederlands echtpaar vastleggen.

23 juni. Voor vertrek gaan we eerst bij de Aldi (die vlakbij is) boodschappen doen. Daarna gaat Rinus nog apart te veld voor brood en komt natuurlijk ook met een taartje terug. Na



Tunnel de Mauvage

De pen van

Rinus en Gerda Hilbrink

sluis 6 komen we een spits tegen uit Hasselt. Aan het einde van de middag arriveren we in La Croix, waar twee boten liggen. Een van die boten blijkt de boot van mensen uit onze thuishaven te zijn. We worden hartelijk uitgenodigd voor een borrel bij hen aan boord en wisselen onze wederzijdse ervaringen uit.

's Avonds krijgen we een uitnodiging van de sympathieke lokalen van La Croix om het zomerfeest bij te wonen. Dit feest wordt gehouden omdat op 22 juni de dagen weer korter worden. Er zijn heerlijke streektaarten gebakken en er wordt veel wijn geschonken en plezier gemaakt. Het zijn ontzettend lieve, hartelijke en vrolijke mensen. De spil van het gebeuren is een schat van een vrouw. Ze spreekt goed Engels. Wanneer we diep in de avond aan boord zijn krijgen we nog twee grote stukken kaas mee met de boodschap dat we bij het eten van de kaas nog eens aan hen terugdenken.

24 juni. Na afscheid te hebben genomen van onze kennissen vertrekken we met prachtig zomers weer naar Verdun. Voor je Verdun in vaart ga je eerst door een kort tunneltje, waarna meteen de sluis volgt. Na een paar honderd meter is de haven, waar gelukkig nog net een plekje aan de kade vrij is. Verdun blijkt erg geliefd omdat je zonder liggeld midden in de stad ligt. Het is erg warm, zeker voor Blitz. We hebben hem op de kade onder een grote paraplu geparkeerd.

25 juni. Vandaag nemen we een rustdag. We worden 's morgens getraakteerd op een bootgevecht. Twee boten, nota bene twee Nederlanders, proberen elkaar de pas af te snijden om een vrijgekomen plek aan de kade te bemachtigen. Hilariteit alom en het is het gesprek van de dag. Inmiddels is het hoogzomerse weer omgeslagen in flinke regenbuien met onweer.



Verdun

Verdun is bekend om de enorme veldslag die hier tijdens de eerste wereldoorlog heeft plaatsgevonden. In de loop van de dag bezoeken we het oorlogsmuseum en bekijken de monumenten die nog bewaard zijn gebleven.

26 juni. Om 9.00 uur vervolgen we onze tocht naar Dun-sur-Meuse. Het is een schitterende route. We varen over het kanaal en af en toe komt de Maas, die veel lager ligt, vlak naast ons, hetgeen een prachtig plaatje oplevert. Opeens loopt de temperatuur van de motor op. Het blijkt dat de wierpot zo vast verstopt zit dat we moeten overschakelen op de andere wierpot, waarna we weer vrolijk verder tuf-

fen. Halverwege de middag liggen we aan een mooi steigertje. Het sanitair is eenvoudig maar ziet er schoon uit en er staat zelfs een wasmachine (geen droger). Nadat we 's avonds zijn gaan eten maken we een stevige wandeling naar een oude kerk bovenop de berg. Halverwege de berg blijkt er nog een dorpje te liggen, waar veel Nederlanders hun tweede (?) huis hebben. Weer aan boord probeert Rinus de wierpot schoon te krijgen. Ondanks de vele proppen die eruitkomen is het probleem nog steeds niet verholpen. We gaan eerst maar slapen en zien de volgende dag wel.

27 juni. En ja hoor, nu lukt het met de wierpot. Na nog een dot grasstengels is hij weer open. We vertrekken om 9.30 uur. Volgens de kaart kan even voorbij het haventje getankt worden. Helaas, we hebben pech: de pomp is gesloten. Gelukkig zitten we niet meteen omhoog. Onderweg hebben we ruzie met twee sluizen die niet werken. Gelukkig is de VNF er snel bij om het op te lossen. We overnachten in het prachtige haventje in Mouzon.

28 juni. Na een rustige tocht besluiten we in de haven van Sedan te gaan liggen. De stroming is hier erg sterk en door een inschattingfout vliegen we haast de steiger op. In de haven liggen diverse Nederlanders: een catamaran, een grote motorsailer en nog een zeilboot. Vlakbij de haven wordt een jubileumfeest gehouden van oude T-Fords. Honderden van deze prachtige exemplaren zijn bijeengekomen. In de hallen van Sedan hebben we heerlijke zalm en aspergetaartjes gekocht. Helaas waren we eigenlijk net te laat, waardoor diverse kraampjes al gesloten waren. Als je op tijd bent is het een eldorado voor lekkerbekken.

29 juni. We besluiten via Pont à Bar, waar we willen tanken, naar Charleville te varen. Helaas blijkt de pomp op zondag gesloten te zijn. Dan maar de twee reservetanks erbij gieten. Bij de sluis van Charleville worden we door de sluiswachter teruggestuurd omdat er aan de andere kant van de sluis een zwemwedstrijd in de Maas is. Hierdoor een opentocht van ongeveer dertig minuten. Vanaf Charleville varen we via Revin, Fumay, Waulsort, Dinant, Namen en Huy terug naar Nederland. In Fumay koop ik, op aanraden van een Engelsman met een mooi omgebouwd vrachtschip, een pakket met tien liter rode wijn. Het blijkt inderdaad een goede koop. Net na Givet kunnen we diesel tanken tegen een voor deze tijd ongekende prijs van € 1,43 per liter. Op 9 juli zijn we in Maastricht. Via Den Bosch en Gorinchem gaan we terug naar Loosdrecht. Op 18 juli varen we onze thuishaven binnen en is na twee maanden deze prachtige tocht ten einde gekomen.



Blitz waakt op het voordek