

We kopen een Kent 31 en noemen hem Igor

Hoofdstuk 1. Igor terug naar zijn roots: de Engelse bouwer

Wat hebben we eigenlijk gekocht?

In het najaar van 2017 besloten Eveline en ik om naar een motorboot te gaan kijken. Dat is op zich niets bijzonders. Maar, wij zijn zeilers van kinds been af aan. Voor ons was een motorboot een gedachte om even aan te wennen. Daarom besloten wij onze zeilboot nog niet te verkopen.

Internet op. Verschillende merken komen naar voren zoals ONJ, Drammer, Excellent. Grappig, alle drie gebaseerd op een of andere oudere romp, die meestal ontstond als werkboot. Dan zien wij een advertentie van een Kent 31: stoer en eigenwijs, een foto van de Kent met op de achtergrond de Brandaris op Terschelling (foto 1). Die Kent 31 heet Nautic en in een vorig leven (destijds eigendom van toenmalige Kentenaren Adriaan en Greet. De eigenaar van de Nautic vertelt dat hij de bootpas een jaar heeft en kortelings heeft besloten hem te verkopen. Wij bekijken de boot en de bijbehorende documentatie en besluiten terug te komen met een scheepsdieselmotor expert. We komen wat “dingetjes” tegen en krijgen van de eigenaar/verkoper niet altijd even duidelijke antwoorden. Dat betekent dat je voor gebreken en eventuele verborgen gebreken op jezelf bent aangewezen. We hebben wat gebreken gevonden voor de koop maar een aantal meer ernstige pas na de koop. Of die voor de verkoper ook verborgen waren weten wij niet. Samengevat was de conclusie: een erg leuke boot, een mooi gebouwde, stevige romp en een mooie betimmering; technische uitvoering op sommige punten redelijk goed op andere punten onder de maat. Er zit wel een rapport bij van de keuring dat de boot certificeert als een schip met categorie B: geschikt voor de zee. Wij hadden voldoende vertrouwen om de boot te kopen met de gedachte een paar kleine dingetjes direct te verhelpen om dan lekker een seizoen te varen en de winter daarop overige zaken aan te pakken. Het liep anders. Het systeem van accu's en zware bekabeling heb ik toch maar meteen aangepakt. Dat hield in een nieuw ontwerp met kabels van de juiste dikte, aparte accu's voor respectievelijk licht en navigatie, de startmotor en de afzonderlijke boeg- en hekschroef, met een actieve accu-isolator, separate zekeringen en juist bemeten accuschakelaars. Verder nog aparte acculaders voor de accu's van respectievelijk de boeg- en de hekschroef. Bij de motor bleek het koelvloeistofsysteem te lekken en bleek de boiler verkeerd te zijn aangesloten op de motor, met nota bene drinkwaterslang in plaats van koelwaterslang. Bovendien was de geluiddemper van de luchtinlaat gescheurd. De beide wierpotten waren ernstig vervuild met olieachtige substantie en de slangen van het koelwater naar de motor van inferieure kwaliteit. Dit alles is meteen verholpen, nieuw geïnstalleerd en/of gerepareerd. We hebben de motor een volledige beurt gegeven inclusief het stellen van de kleppen. De dieseltank van licht doorschijnende kunststof leek niet vervuild evenmin als de kijkglazen van het omkeerbare dieselfilter. De radar, die het volgens de verkoper af en toe wel en af en toe niet deed, was gewoon kapot. Die hebben we dus verwijderd. De kabeldoorvoeren op het dak lekten. En als je het een aanpakt kom je natuurlijk meer tegen. Eveline waarschuwde mij nog eens dat we grote dingen wel na het seizoen zouden aanpassen. Dus hebben we de oude plotter, een Raymarine C80, gewoon laten zitten. Wel hebben we een nieuwe elektronische kaart op een geheugenchip geïnstalleerd.



De oorsprong van de Kents

Terwijl ik met deze dingen bezig was (dit was in april 2018) was ik ook in de geschiedenis van de Kents gedoken. Tijdens de voorjaarsvergadering van de Kentenaren had ik al de nodige informatie, suggesties en adviezen gekregen. Over de drama's die zich in Woudsend hebben voltrokken in 2004-2005, had ik ook al wat gehoord. Daarom dacht ik: als ik echt iets wil weten over de oorsprong van de Kent dan moet ik bij de ontwerper zijn. Cory Yachts was makkelijk gevonden op het internet. Ik heb Simon Cory, de oorspronkelijke ontwerper en cascobouwer, gebeld en mij werd snel duidelijk met een zeer kundige man, rijk aan scheepsbouwkennis, te maken te hebben. Ik ben in de auto gestapt en naar Sandwich in Kent (Verenigd Koninkrijk) gereden om hem op te zoeken op zijn werf. Dat was erg leuk. Hij heeft een bescheiden werkplaats op de Sandwich Marina. De Marina ligt aan de snel stromende rivier de Stour, die je van een uur voor hoogwater Dover tot een uur na hoogwater Dover, vanaf het Kanaal vlak onder Ramsgate kunt opvaren naar Sandwich. Sandwich als locatie dateert van het begin van onze jaartelling. Hier gingen de Romeinen in 43 na Christus aan wal voor de invasie van Britannia. Sandwich is in het verleden de belangrijkste havenplaats van Engeland geweest. Het is nu een prachtig middeleeuws stadje. De Marina zelf is een pittoreske verzameling van varende en niet meer varende boten, waar een aantal mensen permanent woont of op hun boot of in zelf gebouwde huisjes met tuintjes aan het water, samen met veel katten en konijnen. Voor Nederlandse begrippen een jaren '60 sfeer, waar alles kan. En toch is het terrein afgesloten en bewaakt! Naast de werkplaats van Cory Yachts lag een nieuwgebouwde Invicta 295 (met een Nederlandse eigenaar), een nieuw ontwerp van Simon (foto 5). In de Stour langs de waterkant van de Marina lag ook nog een recent te water gelaten oneoff Kent 35. De eigenaar Ian Broughton woont op de boot. Rondleiding over beide boten maakte zonneklaar wat een goede en ervaren bouwer Simon is. Een bijzonder detail: de vader van Simon, Brian Cory, inmiddels 80 jaar oud, werkt nog elke dag mee in het bedrijf! Ook Simons vrouw Denise, die op school les geeft, werkt in haar vakanties mee in de onderneming. Brian, Simon en Denise zijn hartstochtelijke zeilers. Ik heb Simon verteld dat ik met Igor op zee wilde varen: langs de kust, op onze Waddenzee, verder naar het noorden en ook kunnen oversteken naar Engeland, omdat de Kent 31 tenslotte een categorie B boot is die dat aan moet kunnen. We waren het snel eens

dat ik dan beter een andere motor (dan de Volvo 55 pk) kon inbouwen. Op basis van zijn advies, gestaafd door een test van de Kent 31 in Practical Boat Owner uit 2004 met een Nanni 130 pk, werden wij het eens dat hij voor mij er een Nanni N4.140 (135 pk) in zou gaan bouwen. Simon had mij al uitleg gegeven over de gebruikte harsen in de GRP (vinylester in de buitenste lagen) en zijn ervaring dat hij niet bekend was met osmose bij de Kent 31, maar dat hij wel bij alle door hem afgebouwde boten een Gelshield-systeem had aangebracht, een waterdichte epoxy coating. Op basis van die informatie hebben wij toen ook afgesproken dat Simon de onderzijde van Igor zou nat-gritstralen en na droging een epoxy coa-ting zou geven. Als ik Igor uiterlijk 1 juni bij hem zou brengen zouden wij voor de zomervakantie een boot hebben die goed de zee op kan en die stroom, wind en golven tegen zou kunnen trotseren zonder te veel in te boeten op een kruissnelheid van 13 tot 15 kilometer per uur of 7 tot 8 knopen. De maximum snelheid zou een goede 10 knopen zijn, dat wil zeggen zo'n ruime 18 kilometer per uur.

Het IJsselmeer en de KNRM

De werkzaamheden waarmee ik zelf in april begonnen was, moesten natuurlijk voor midden mei klaar zijn. Dan zou ik twee weken hebben om naar Engeland te varen. Dat lukte. Het ging onze eerste tocht, op de proefvaart van Grou naar Workum na, worden. Op 19 mei, de zaterdag voor het Pinksterweekeinde, zouden we vertrekken. Maar toen ik de avond voor vertrek de plotter, de C80, aanzette was het scherm zwart met strepen. Niets mocht baten. Een uur later belde ik met een vriend, Diederik, die een echte scheepselektronica deskundige is. Hij liet mij wat checks doen en kwam opgewekt tot de conclusie dat de C80 dood was en dat ook zou blijven. Ik had kaarten, potlood, passer en een Bretonse liniaal, dus echt druk kon ik mij niet maken. Met een goede handheld-GPS, die we aan boord hadden, konden we heel goed navigeren. De route was duidelijk. We wilden via Enkhuizen richting de Oranjesluizen in Amsterdam, om daarna via het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek koerste zetten naar Vlissingen. Van Vlissingen door naar Duinkerken en dan oversteken naar Dover. Om 06.00 uur vertrokken we vanuit Workum. Vanwege alle tegenslag en het daardoor overhaaste vertrek was de kajuit één grote werkplaats. We hadden geen tijd genomen om alles op te ruimen en vast te sjoeren. Onderweg zou daar tijd genoeg voor zijn. Op het kanaal, Het Soal, van Workum naar het IJsselmeer was het varen nog rustig, maar eenmaal het IJsselmeer opgedraaid bleek er een enorme deining te staan, nog het na-effect van het slechte weer van de dag daarvoor. De havenmond lag aan lager wal. Na drie flinke golven denderde als eerste de tafel met een daverende klap om. Alle losse bakjes met schroeven, bouten en ringetjes, lagen op de grond. Daarna vielen nog tassen vol spullen om en vlogen de kaarten op de grond. De kajuit was nu met recht een grote gereedschapspuinhoop. Echte zeilers met ervaring! Maar eenmaal op koers verliep de tocht voorspoedig. Het water werd rustiger, het beloofde een mooie zonnige dag te worden. Nadat we bij Enkhuizen het Naviduct waren gepasseerd stoomden we netjes op en kregen rond het middaguur de vuurtoren het Paard van Marken in zicht. Toen gebeurde het: de motor begon onregelmatig te lopen, zelfs te bonken en hield er mee op. Hij wilde niet meer starten. Ik liet de boot uitdrijven, er was geen andere scheepvaart, gooide het anker uit en belde met mijn dieselmonteur. Die dacht aan een kapotte brandstofklep, een mankement dat ik zelf niet kon verhelpen. Via de app 'KNRM Helpt' vroegen wij om hulp. De mevrouw van het callcenter nam mijn gegevens op, vroeg mij de marifoon uit te luisteren op kanaal 16 en zei dat ze de reddingboot zou alarmeren. Na korte tijd kwam er een boot langszij, maar dat bleek een berger te zijn. Wij lieten hem vriendelijk weten dat we al contact hadden met de KNRM. Even later arriveerden er zelfs twee KNRM-reddingboten en na kort overleg stapten twee vrijwilligers over op de Igor. Besloten werd de boot naar Volendam te slepen. Een van de opstappers, Ron genaamd, vroeg of hij in de machinekamer mocht kijken. Hij bleek in het dagelijks leven automonteur te zijn en vond al snel de oorzaak van de storing: een door vuil verstopte brandstoftoevoer. Nu heeft mijn boot dubbele brandstoffilters en ik had reservefilters aan boord, dus Ron kon de vuile filters vervangen. Even later liep de motor weer. Ik schaamde mij diep omdat ik niet een echt grondige check op de dieseltank had gedaan, dan wel had laten doen. De KNRM (foto 7) bracht ons naar het scheepsbedrijf Le Belle Charters in Volendam, waar de brandstoftank kon worden leeggezogen. Toen de tank leeg was en ik de zuig-, retour- en vulleidingplaat had verwijderd

bleek mij hoe onprofessioneel die hele zaak met een uitgeharde en een zachte kit zat dichtgesmeerd (foto 8). Ik heb op Pinksterzondag een taxi genomen en in Harlingen in mijn werkplaats de hele zaak schoongemaakt, nieuwe NBR-rubber pakkingen gemaakt en ook spullen mee terug naar Volendam genomen om de tank grondig schoon te kunnen maken. 's Avonds was de tank schoon en heeft Richard Le Belle, wat een aardige man, de tank met schone TRAXX-diesel gevuld. Omdat ik op een rustige dag, nu Pinkstermaandag, zonder al te veel beroepsvaart over het Amsterdam-Rijnkanaal wilde varen ben ik op die maandag om 05.00 uur opgestaan om de leidingenplaat weer te monteren. Stel je voor een leidingenplaat (toevoer-, retour en vullleiding) met een contraring met corresponderende gaten voor de montagebouten om aan weerszijden van de bovenkant van de kunststof tank de leidingenplaat vast te zetten. Anders gezegd dus de leidingenplaat boven, de contraring onder en de kunststof bovenkant van de tank er tussen. En wat blijkt: de gaten in de kunststof tank corresponderen niet met de gaten in het metaal! Hoe is het mogelijk? Ik had de contraring op de bodem van de tank gevonden bij de demontage en langzaam maar zeker werd mij duidelijk dat die contraring helemaal niet (meer) gebruikt was om de leidingenplaat vast te zetten. Wat een bende was dit! Dat heeft dus nooit of in elk geval niet lang, niet goed gemonteerd gezeten! Ik heb toen met een soldeerbout die gaten in de kunststof opgeruimd tot de boel paste. En dat terwijl de tank vol met diesel zat en 5 centimeter onder de bovenkant van de tank stond. En bovendien was er maar 10 centimeter ruimte boven de dieseltank, daar zat de vloer van de stuurhut.

Van Volendam naar Vlissingen

We zijn uiteindelijk op Pinkstermaandag om 10.00 uur weggevaren uit Volendam. Na de Oranjesluizen aan het begin van het IJ zijn we het Amsterdam- Rijnkanaal opgedraaid om even later aan te leggen bij Jachthaven De Nieuwe Diep. Mijn goede vriend en elektronikadeskundige Diederik had mij de vorige dag al gebeld met de mededeling dat hij daar zou staan met twee tassen en dat wij na drie kwartier weer op weg zouden zijn met een volledig functionerend nieuw navigatiesysteem. Na alle ellende was dat te goed om waar te zijn. Maar het was waar. Drie kwartier later voeren wij de jachthaven uit en het Amsterdam-Rijnkanaal op met een luchtdichte, zeeluchtbestendige en ventilatorloze computer, een professioneel industrie aanraakscherm, een router en de AIS, aangesloten op de antennes en alle kabels netjes weggewerkt. Op deze hardware is de navigatiesoftware van Stentec geïnstalleerd. Diederik heeft meteen de hele route van Amsterdam tot Dover erop gezet. Gegevens over bruggen, sluizen, afstanden, en voor de zee waterhoogten, stromingen, windsnelheden en -richtingen, het staat er allemaal op. Vaartijden, openingstijden van de bruggen en sluizen met foto's er bij, wat wil je nog meer (foto 10)? Het Amsterdam-Rijnkanaal is prima te varen op een rustige dag. Er zijn dan maar beperkt schepen. Er was natuurlijk wel zo'n vervelende schipper die er altijd wel een keer is en die je oploopt met een dubbele duwbak en ook nog heel dicht bij de kant blijft. Omdat hij niet meer naar het midden van het vaarwater ging en ons maar weinig ruimte tussen de wal en zijn schip liet, zijn wij voor hem langs omgekeerd om vervolgens gewoon achter hem weer aan te sluiten en door te varen. Dan merk je wel dat je met een motor van 55 pk niet even snel kunt manoeuvreren. Wij gebruiken de stuurautomaat regelmatig. Al verschillende keren hebben wij gemerkt dat het sturen met de hand om het zo te noemen soms heel vreemd gaat. We hebben al een paar keer meegemaakt dat de boot even zijn eigen gang lijkt te gaan. Dat levert heel benauwde momenten op. Het is niet duidelijk waarom de boot op de stuurautomaat, die een eigen pomp heeft, prima stuurt en met het stuurwiel met pomp heel vreemd doet? Met Simon hebben we later vastgesteld dat de stuurpomp zowel te klein was als ook niet meer goed functioneerde. Even voor Nieuwegein zijn we de Zuiderluis aan het begin van het Merwedekanaal ingedraaid. Dat is een rustig kanaal, waar vrijwel geen beroepsvaart door gaat. Je vermijdt daardoor de Prinses Beatrixsluis, die veel door de beroepsvaart wordt gebruikt. Een leuke route door Nieuwegein (vroeger Jutphaas) met onderweg een paar Kents langs de wal. Na wat bruggen kom je bij de Koninginnesluis, een mooie, lange en brede sluis met wanden van gemetselde grote kinderkoppen. En dan is daar de Lek. Prachtig varen, stroom mee, dalende zon en om 20.30 uur sturen we de haven van Schoonhoven in. Nog net op tijd om in het restaurant van de jachthaven een paar koude, lokaal gebrouwen, biertjes te halen. We krijgen nu pas het gevoel dat we met een leuke boot een leuke tocht aan het maken zijn! De volgende

morgen vroeg op en voor zessen aan het varen. Bij Kinderdijk gaan we de Noord op en dan via de Oude Maas langs Dordrecht (zie de scheepsslopen, de Dordtse Kil, het Hollands Diep langs Willemstad naar de Volkeraksluizen. Dit is voor velen, die dit wellicht lezen, bekend terrein en dus zullen we er niet te lang bij stilstaan. Wij varen via het Volkerrak, de Krammersluis, Zijpe, Mastgat, Keeten, om de Vondelingsplaat, Oosterschelde met een zeehond op enige afstand, de Zandkreek en dan de Zandkreeksluis in. Het is inmiddels einde middag en we zijn heel erg blij met de voortgang. In de Zandkreeksluis, waar nog een boot in ligt, gaan we een klein stukje omhoog en dan wordt het stil. Op het marifoonkanaal wordt niet geantwoord. Dan maar eens bellen via de gewone telefoon. Deze sluis wordt op afstand bediend en er is een storing. Ook het marifoonkanaal werkt niet, wordt ons bevestigd. Zij kunnen ons niet bereiken, is het commentaar op onze verbazing. Maar gelukkig na een uur wachten gaan de sluis en de brug open. We kunnen verder, via het Veerse Meer naar de sluis bij Veere aan het begin van het Kanaal door Walcheren. Onderweg had ik ontdekt dat ik natuurlijk toch iets was vergeten. Voor de tocht over zee had ik het reddingvlot van mijn zeilboot meegenomen. Maar ik was het tonnetje met vuurpijlen en rookstaketsels en dergelijke vergeten. We zagen wel aankomen dat we pas na sluitingstijd van de watersportwinkel in Middelburg zouden zijn. Dus een goede vriend in Middelburg gebeld en ja hoor, als we in Middelburg zijn staat hij daar met een tonnetje scheepsvuurwerk! Rest nog met de door de Zeeuwse Waterstaatbureaucratie bedachte Blue Wave naar Vlissingen te varen. Dat is de groene golf voor bootjes, zodat je vlot zou kunnen doorvaren. Nou vergeet dat maar. Tergend langzaam bediende bruggen tussen Middelburg en Vlissingen, ook als je met minder dan de toegestane snelheid door het kanaal vaart. Hoera, om 20.30 uur zijn we in de jachthaven De Schelde, de laatste overnachtingsmogelijkheid voor de sluis naar de Westerschelde. Na een goede nacht is er wisseling van de wacht. Eveline gaat terug naar huis en Diederik komt aan boord. Het station is vlak bij! Wij hebben onze honden toevertrouwd aan een dierbare vriendin, die in ons huis op ze past. Wij hadden dat geregeld voor een dag of drie à vier. Met de dieselellende waren we inmiddels vier dagen verder, dus dat kwam precies uit. Diederik had aangeboden het tweede deel van de reis mee te varen. Hij is vroeg van huis gegaan ondanks de niet zo gunstige voorspellingen voor wat betreft de wind. Hij is blij als hij aankomt en zijn rugzak kan afleggen, die loodzwaar is omdat ik hem had gevraagd nog wat dieselfilters mee te nemen. En onzeker over hoe de tocht zou verlopen had ik wat overdreven veel extra filters besteld. Diederik heeft dat geweten. We hebben ze niet gebruikt!

De oversteek van het Kanaal en de tocht naar Sandwich

Die woensdag is er inderdaad te veel wind voor Igor om de zee op te gaan, maar vanaf donderdag komen er een paar rustige dagen aan. Vanaf 11.00 uur op donderdag is het tij gunstig om in één keer Duinkerken te bereiken. En zo gaat het ook. We hebben een prachtige tocht langs de Zeeuwse en de Belgische kust (foto 13) en om omstreeks 20.30 uur varen we Duinkerken binnen. Het grootste deel van de tocht varen we op de stuurautomaat, die gekoppeld is aan ons Stentec-navigatiesysteem. Aan het begin van de steiger waaraan we liggen in de Port du Grand Large, is een jachthavenrestaurant, niets bijzonders maar goed genoeg voor een lekker visje. Ik had te weinig de pilot bestudeerd en miste dus de aanbeveling om iets verder door te varen naar Port d'Echouage met betere voorzieningen en een veel lekkerder restaurant. Dat houden we te goed voor de volgende keer! De volgende morgen vroeg op en we varen om 06.00 uur weg. We willen graag nog wat stroom in westelijke richting hebben voordat we iets voor we bij Calais zijn aan de oversteek beginnen. Het mist niet maar het is wel goed nevelig. De verlichting op de wal langs het Chenal, het havenkanaal, is goed zichtbaar, net als de semaforen op de havenhoofden. Als we op zee zitten is de AIS onmisbaar. We hebben geen radar, hoewel verplicht bij mist op zee, maar op de AIS zien wij vrijwel alle chepen varen. In de beginperiode van de AIS wilden vissers nog wel eens zonder AIS aan het varen om niet te laten zien waar ze aan het vissen zijn. Na wat aanvaringen met niet al te goede afloop is daar verandering in gekomen en varen de vissers nu ook met hun AIS aan. Ons navigatiesysteem toont heel precies waar we zitten en we varen rustig de geplande koers. Het is eigenlijk heel kalm. Bij Calais begint geleidelijk het tij te kenteren en beginnen wij aan de oversteek. We zullen dus nu in oostelijke richting door het tij worden weggezet terwijl we loodrecht de shipping lanes oversteken. Dat zijn de een richting snelwegen voor de grote vaart, die onderdeel uitmaken van het TSS, het zogenaamde

Traffic Separation Scheme. Na een paar uur is de nevel weg en varen wij probleemloos naar Dover. Om 14.30 uur, of 13.30 uur lokale tijd, liggen we netjes afgemeerd. Het is vrijdag 25 mei en Diederik wil graag voor het weekeinde weer thuis zijn. Hij vertrekt heel voortvarend met zijn rugzak op weg naar de trein. Maar dan. De Britten doen niet aan tweede Pinksterdag. Zij hebben het weekeinde erna een bank holiday op maandag. En de scholen hebben voorjaarsvakantie. Brexit of geen Brexit, half Engeland gaat in zo'n week(-einde) naar Continental EU! Dus alle treinen zijn volledig volgeboekt. Diederik is dan ook weldra weer terug. De pont is nog een alternatief, maar vanuit Calais of Duinkerken is het redelijk omslachtig om met de trein terug naar Amsterdam te komen. Vanuit Londen of Ashford kun je rechtstreeks naar Amsterdam, zonder overstappen. Op zaterdag is er nog wel plaats. Hij is uiteindelijk zaterdagmiddag weer terug in Hilversum. Simon heeft aangeboden om van Dover samen naar Sandwich te varen. Hij zal mij dan laten zien hoe je de ingang van de Stour kunt vinden. Als ik met hem bel vraag ik naar zijn plannen voor het weekeinde. Zowel Simon, zijn vrouw Denise als zijn vader Brian woont aan zee in Deal, halverwege Dover-Ramsgate. In de weekeinden zijn zij fervente dinghy-zeilers op zee. Het strand bij Deal is een typisch Engels pebble-strand. Het bestaat uit grote kiezels en er is geen zand. Niet echt plezierig voor een dinghy om daarover het water in gesleept te worden. Zij hebben daarom een soort slee waarmee dat gebeurt. Het water in, naar beneden gaat gemakkelijk. Terug gaat met een lier. De zeilclub in Deal is heel actief. Alleen de eerste paar maanden van het jaar wordt er niet gevaren. Overigens worden er, zolang het niet echt hard waait, alle weekeinden op zaterdag en zondag wedstrijden gevaren. In een lang weekeinde zijn er extra activiteiten. Het is daarom niet erg handig voor Simon om mij in dit lange weekeinde te komen halen in Dover. We spreken af om dinsdag naar Sandwich te varen. Ik verheug mij erop een paar dagen niets te hoeven. Ik heb nog genoeg gereedschap en onderdelen uit te zoeken en op te ruimen. En belangrijker: ik heb genoeg boeken en cd's om weer eens met wat anders bezig te zijn. Dinsdag is er te veel wind maar op woensdag is het prachtig weer. Simon en Denise komen 's morgens en we varen in een uur of twee naar de Sandwich Marina. Hoewel ik een route had uitgestippeld tussen de banken door richting Ramsgate, vaart Simon vlak langs de kust naar de ingang van de Stour. Heel leuk om de mooie kust van Kent van zo nabij te kunnen zien. We varen vlak langs Deal en kunnen het huis van Brian aan de zeekant zien liggen. We gaan de Stour op. Simon kan de route dromen. Bij de ingang van de rivier liggen volop zeehonden. Lijkt onze Waddenzee wel! En kleine drie kwartier later liggen wij voor de Sandwich Marina aan de wal (foto 14).

Lijst van werkzaamheden

Donderdag gaan we het lijstje van werkzaamheden maken. Nu Simon zelf de boot heeft kunnen inspecteren en heeft kunnen zien hoe het motorruim is ingedeeld delen we samen onze verbazing, maar kunnen we ook niet een lach onderdrukken over hoe amateuristisch tanks en motor zijn opgesteld. De tanks, twee voor water en een voor diesel, zitten gewoon met polyurethaanschuim vastgeplakt. Er zijn geen mangaten om de tanks te inspecteren/ schoon te maken. De geluidsisolatie lijkt nergens naar en is zinloos. De motor is gefundeerd op twee stalen profielen, die al aardig roestig zijn. En ga zo maar door.

Ons lijstje wordt als volgt.

1. Nieuwe motor Nanni N4.140 (135 pk) met een Aquadrive druklager op een polyester fundering met een olie-opvangbak eronder, met een nieuwe schroefas en passende schroef;
2. Een nieuwe schroefastunnel met waterkering;
3. Een grotere, nieuwe dieseltank (315 liter) van kunststof met twee inspectieluiken aan weerszijden van het slingerschot plaatsen op nieuwe fundatie;
4. Een soundbox (geluiddempende kist) om de motor;

5. De watertanks op een nieuwe fundatie plaatsen met elk een mangat;
6. Alle messing huiddoorvoeren en kranen vervangen door bronzen exemplaren. Immers, we gaan regelmatig op zout water varen en messing 'ontzinkt' op zout water, wordt dan bros en kan tot breuk of zinken leiden;
7. Water- en dieselslangen vervangen;
8. Nieuwe dekdoorvoeren (RVS) voor water, vuilwater en diesel;
9. Onderwaterschip nat gritstralen, drogen en in de epoxy (Gelshield) zetten;
10. Betonnen ballast in voor- en achterschip verwijderen;
11. Het installeren van een nieuwe hydraulische stuurpomp. Simon heeft tijd gereserveerd om deze klussen uit te voeren. Omdat hij in de laatste week van juli zelf met vakantie gaat om de Cowes Week te gaan zeilen, is zijn planning daarop gebaseerd. Middenjuli moet Igor weer vaarklaar zijn. Wij gaan dan met onze honden of zuidwaarts langs de Engelse zuidkust varen of noordwaarts naar de oostkust. De keuze zal afhangen van het weer, met name de wind. De Engelse oostkust ligt aan de hoge kant als je rekent met de overwegende windrichtingen en is dus wat golven betreft wat rustiger. De motor is meteen na mijn bezoek eind april besteld en zal met een levertijd van zes weken midden juni in Sandwich zijn. Simon heeft de oude Volvo D2-55 motor al verkocht, dus we beginnen met een batig saldo! Het is prachtig weer en nu weten wij dat het de rest van de zomer zo blijft! Op vrijdag ga ik met de trein terug naar huis en ben ik aan het einde van de middag weer in Workum, Friesland, thuis.
- 12.

Hoofdstuk 2. Engeland en de terugtocht

Sleutelen in juni

Simon is nu aan de beurt. Hij gaat aan de slag. Begin juni gaat de boot de kant op. De motor gaat er uit, evenals de tanks, de schroefas en de schroefaskoker, er komt een plan voor de nieuwe dieseltank en plaats van de bestaande watertanks. De motor, hoewel besteld begin mei, komt (natuurlijk!) later. Je zou denken dat het bestellen van een Aquadrive stuwdrukklager met homokineet een fluitje van een cent is. In het Engels noemen ze dat een C.V. joint: constant velocity joint/ gelijke snelheid koppeling. Niet dus. De mogelijke leveranciers van Simon hebben zo hun eigen mening over welk type voor deze boot en motor nodig is. Ze komen uit op een relatief zware versie van lager en homokineet. En relatief zwaar betekent tevens relatief erg duur. De keuze van die leveranciers wordt ingegeven door angst voor garantieclaims. Bij onzorgvuldige montage kan de homokineet versneld slijten. Dan is een zwaardere homokineet klaarblijkelijk de compensatie voor niet zorgvuldig monteren. Het verschil met het type dat volgens Exalto (hier in Nederland met Aquadrive-software berekend) geschikt is, bedraagt meer dan € 1000,- De moeite waard om even onderzoek naar te doen. De potentiële leveranciers in Engeland (Simon benadert er drie) weigeren het type te leveren dat Exalto heeft berekend. Dan maar in Nederland kopen en opsturen. Met zo'n akkefietje is zo weer een week gemoeid. Om de nieuwe schroefaskoker te kunnen plaatsen heb je de motor en de Aquadrive nodig. Kortom: vertraging! Voordat het spulletje compleet is loopt het al tegen het einde van juni. Het onderwaterschip is gegritstraald (foto 16) zodra de boot droog stond en heeft lekker kunnen drogen in het warme, droge weer. De overige werkzaamheden lopen redelijk volgens plan. Midden juli weten wij dat Igor pas in de laatste week van juli klaar zal zijn. Wij besluiten toch eerder te vertrekken en boeken een hotel in Sandwich.

Vakantie in Engeland

In de jaren tachtig heb ik in Engeland gewoond en gewerkt. Dat land had toen nog een quarantaineplicht voor honden: zes maanden in een daarvoor aangewezen kennel. Onze honden hebben dat destijds gelukkig goed doorstaan. Tegenwoordig is het een stuk makkelijker. Een

paspoort, een chip, de juiste inentingen, ontwormingskuur, een bewijs van registratie en je mag je honden met een erkende ferry of trein meenemen. Wij besluiten om de Kanaaltrein te nemen. Dat traject duurt maar 35 minuten en je zit in je auto met je honden. Met de ferry moeten de honden minstens twee uur alleen blijven in de auto en mag je er zelf niet bij. In Sandwich is het goed toeven. Een goed hotel, uitstekend eten en ruime gelegenheid om met de honden te wandelen. Buiten Sandwich zijn diverse wandelgebieden van de National Trust. De Engelsen zijn gek op honden en dus maak je heel makkelijk contact. Eveline ontfermt zich over de honden en ik ga regelmatig naar de Marina. Woensdag 25 juli gaat Igor te water. Hij komt voor de wal te liggen bij de Marina. Als we aan boord gaan blijkt de acculader/omvormer niet te werken. We lenen een acculader van Simon. Een beetje onderzoek en de conclusie is dat de Victron lader/ omvormer 120 A/2,4 kW gewoon kapot is. Hij is ouder dan 10 jaar en dus zegt Victron: een nieuwe, deze gaan wij niet meer repareren. Victron UK ligt onder de rook van Londen, zo'n 100 kilometer rijden. Gelukkig hebben zij het juiste type in voorraad. Ik ga er met de auto naar toe. Het apparaat wordt ter plekke juist ingesteld op het type accu's dat wij hebben en twee dagen later kan ik aan het installeren van de lader/omvormer beginnen. Een geluk bij een ongeluk is dat deze omvormer 3,0 kW kan leveren en daarmee, in tegenstelling tot de oude, wel voldoende is voor onze elektrische kookplaat! Intussen hebben wij de boot in Sandwich gelegd. Sandwich Marina is vergeven van de konijnen. En een van onze honden is gek op het jagen op konijnen. Dat levert de nodige onrust op. Dan is het veel rustiger in Sandwich zelf. Er is daar geen drijvende steiger en we meren af langs een grote motorboot. Maar met het enorme tijverschil betekent dit dat we de honden bij lager en laag water met een zelf gefabriceerde hondenlift aan wal moeten takelen. En terug natuurlijk, om zo'n drie meter te overbruggen. Alles went en zaterdag 28 juli zijn we vaarklaar. Het weer niet helaas, maar maandag de 30ste kunnen we naar Ramsgate. Het wordt de Oostkust. Zoveel is zeker. In Ramsgate is het prettig liggen. De haven ligt vol met Nederlandse schepen, die vaak direct vanuit Zeeland zijn overgestoken. Er zijn goede voorzieningen. Gelukkig maar want de pomp van de vuilwatertank begeeft het. In de scheepswinkel vinden we gemakkelijk een koppelstuk om de slangen te verbinden en zo de WC direct op de afvoerafsluiter te zetten. Dan maar geen vuilwatertank!

Varen langs de oostkust

Voordat we zijn vertrokken uit Engeland heb ik het boek "Crossing the Thames Estuary" van Roger Gaspar gekocht. Een boek vol routes en tabellen om dit waddengebied veilig over te steken (foto 18). Op het oo lijkt het een gecompliceerd tabellenboek maar als je je er eenmaal mee vertrouwd hebt gemaakt dan is het een geweldige steun om een route van Ramsgate naar een van de rivieren aan de Oostkust uit te stippelen. Onze honden zijn nog jong en hebben nog niet zoveel zee-ervaring. Overdag voor een langere tijd niet uitgelaten kunnen worden hebben zij nog niet veel meegemaakt. De vraag wordt dan: een tussenstop aan de noordkant van Kent in Faversham bijvoorbeeld of direct oversteken naar de River Blackwater? Omdat Faversham weer een stuk landinwaarts ligt moet je toch een keer oversteken dus wordt het direct naar de River Blackwater. Dat is zo'n 80 kilometer, afgezien van stroom. Reken maar op minstens zeven uur varen. We varen met schitterend weer weg. Het wordt een heel mooie tocht met mooi weer en een gematigde wind. Het gebied is bezaaid met banken en geulen. Er lopen een aantal diepe geulen voor de zeevaart van en naar Londen. Verder liggen er allerlei overblijfselen uit de Tweede Wereldoorlog. Sommige daarvan staan nog fier overeind, andere zijn onder water verdwenen en vormen objecten waar je beter niet op moet varen. En dan liggen er veel enorme windmolenparken. Er is vanuit Ramsgate een voortdurende beweging van zeer snelle pilot-achtige boten die de windmolenparken onderhouden en van materialen voorzien. Zij varen zo'n 30 tot 40 knopen! De routes zijn deels goed, deels niet met boeien gemarkeerd. Stukjes tussen de banken door moet je op eigen navigatie doen. Uiteindelijk komen wij in Bradwell aan. Er is een mooie Marina (foto 20) met een uitstekend eigen club-bar/restaurant. En dat is wat je overal tegenkomt in de jachthavens aan de rivieren van de oostkust. Wij nemen de tijd, de honden kunnen overal heerlijk wandelen. Uiteindelijk blijven we zo'n anderhalve week in dit gebied. Het is een schitterend vaarwater om te zeilen en om op de motor te varen. Er zijn veel havens en haventjes, moorings, ankerplaatsen en strandjes waar je met je bijboot naar toe kunt. We maken tochtjes, ankeren en varen uiteindelijk in

alle rust langs Osea Island (foto 21) tot aan Heybridge Basin. Meteen na de sluis lig je op zoet water op een idyllische plek met wat huizen en een paar heerlijke restaurants niet ver van de stadjes Heybridge en Maldon. Wij genieten volop van de rust en het prachtige vaargebied. Je kunt hier en op de meer noordelijke rivieren makkelijk een of twee maanden ronddolen. Zoveel tijd hebben wij niet. Midden augustus hebben wij weer verplichtingen thuis. Het hele plan om de boot naar Cory Yachts te brengen, onder handen te laten nemen en langs de Oostkust te gaan varen is min of meer spontaan in mei ontstaan. Dus varen wij in de tweede week van augustus weer terug naar Ramsgate. Het is al die tijd echt schitterend weer, maar wanneer wij vroeg in de morgen vanuit Bradwell de reis naar Ramsgate willen beginnen blijkt er aanzienlijk meer wind te staan dan voorspeld en dan er late op de dag nog gaat komen. We besluiten onder de kust te blijven en zetten een nieuwe route uit. Dit gaat onze tocht naar Chatham worden! Daarvoor vaar je bij Sheerness de Medway op en tuf je gezellig door tot aan Chatham. Voor het zover is moeten we met een inmiddels tot Beaufort 4-5 toegenomen wind uit het westen de Thames oversteken. De wind staat dan dwars op onze vaarrichting en met name onze jongste hond vindt dat gerol en geslinger over de golven maar niks. Eenmaal op de Medway is dat helemaal over en varen wij in alle rust tussen landelijke en industriële wallekanten naar Chatham. Er zijn hier overal kreken en overal heb je moorings met jachten, boten en bootjes. Het is een vrolijk allegaartje. Wij varen langs Gillingham en komen aan bij Chatham. De haveningang ligt tegenover Upnor Castle. Hier hebben de Engelsen geprobeerd Michiel de Ruyter tegen te houden maar de kanonnen van het kasteel hebben hun doel niet bereikt, zoals wij allemaal weten. De Ruyter vernietigde niet alleen de Engelse vloot hier maar ook de werven waar de schepen werden gebouwd! De sluis en ook de sluisingang zijn vrij smal en met de stroom dwars is het even goed opletten bij het naar binnen varen. In de sluis is een binnen-sluishwal die drijft waar je aan aanlegt, dus geen gedoe met het vieren of doorzetten van de landvasten. Wij blijven twee nachten in Chatham omdat in deze mooie zomer er ineens een ruime dag met veel wind, regen en onweer is. Chatham rondom de jachthaven is heel modern (foto 24). Onze jongste hond begint zich langzamerhand aan te passen aan het leven op een boot en gaat al aardig op een zeehond lijken (foto 25)! Er zijn goede voorzieningen met onder andere een erg leuk restaurant, ondergebracht in een oude gerestaureerde fabriek. Onderschat de Engelsen niet want in Kent maken ze heerlijke wijnen die je in dit restaurant kunt proeven. Erg lekker. We vertrekken zaterdag 11 augustus vroeg om de stroom op de Medway mee te hebben en vervolgen eenmaal op zee de noordelijke kust van Kent in de richting van Margate. Je vaart door het Four Fathoms Channel naar de ingang van de Swale en dan door naar het Copperas Channel. Bij Margate gaan we de hoek om en draai je van oost naar zuid. Het is rustig mooi zonnig weer, een prachtige tocht met goed zicht op de kust (foto 26). Geleidelijk neemt in de middag de wind wat toe maar dan zijn wij al vrijwel in Ramsgate. Daar overnachten we om de volgende morgen het laatste stukje naar Sandwich te varen. De rood-witte boei Sandwich, waar de route over het wad naar de ingang van de Stour begint, ligt maar een paar mijl van de havenmond van Ramsgate. Het waait echter een flinke windkracht 4-5 uit zuid-zuidoost met een hoge deining in de havenmond! De zeer hoge muren van de havenpiers met die onstuimige golven zijn indrukwekkend. Wat extra pk's komen nu goed van pas. Wij varen stug door de golven en krijgen veel zout water over ons heen. Met de zon op de voorruit droogt dat zeewater snel op, zodat je de ruitenwissers met beleid moet gebruiken om niet een dikke laag zout voor je snuit te krijgen, waar je zo wat niets door heen ziet. Eenmaal buiten wordt de koers zo'n beetje zuidwest, zodat we de wind, maar vooral de golven, dwars krijgen. Dat wordt behoorlijk rollen. Eveline zit in de kuip met onder iedere arm een hond met zwemvest geklemd. Zij zijn ook nog aangelijnd. De honden vinden het helemaal niks. Het is vooral het lawaai van de klappen die de boot af en toe op de golven maakt, dat onheilspellend klinkt. Dan rolt ook nog de pikhaak met een klap van het dak half in het gangboord. Gelukkig duurt deze woeste tocht maar twintig minuten en met een beetje meer snelheid zijn we snel bij de ingang van de Stour. Dan is het weer zwalken langs de tonnetjes, eerst over deze wad-ingang en dan langs de bochten van de kronkelende Stour naar Sandwich. Heel erg leuk, weinig diepte en dus weinig golven en helemaal rustig eenmaal op de rivier. Het verschil is enorm. Honden helemaal blij, pikhaak op tijd nog binnenboord kunnen houden. En we zien de zeehonden weer liggen (foto 27). Bij de Sandwich Marina worden we opgewacht door Brian Cory, die ons gebaart dat er nog een boot ligt op de plek waar wij moeten afmeren. Die boot is bezig te vertrekken. We moeten maar even doorvaren en dan draaien. En dan word je wel aangesproken als net beginnende motorbootvaarder op je stuurkunsten. De rivier is daar inmiddels redelijk smal, met aan een kant allemaal afgemeerde

boten. Op dat moment stroomt het water flink naar binnen door de vloed en dus hebben wij de stroom mee. Zodra er wat breedte is draai ik stuurboord uit om bij het achteruitvaren daarna het wieleffect van de rechts en bij achteruit links draaiende schroef te hebben. Niks hoor, de stroom wint. Nog een keer en veel power van de boeg- en hekschroef, beetjes achteruit en beetjes vooruit en dan lukt het uiteindelijk, met een flinke klomp klei met riet aan het roer. De wal was wel erg dichtbij! We zijn met die klomp riet aan het roer bijna onbestuurbaar geworden. Gelukkig raken we die klomp vlak voor onze ligplaats kwijt, zodat kunnen sturen bij het aanleggen. Als we eenmaal aan de wal liggen legt Brian mij uit hoe eenvoudig het is om in onze situatie te draaien op de rivier. Gewoon de boeg het riet invaren aan de kant waar natuurlijk geen schepen liggen, en dan de stroom zijn werk laten doen. Het achterschip wordt door de stroom meegenomen en even later kun je gewoon terugvaren. Dat is dus voor een volgende keer!

Een ingrijpend re-design van de romp

Igor zal de volgende morgen weer uit het water gelicht worden (foto 28). Want wat speelt er? Er komt nog een tweede project. Voor onze tocht was ik in Nederland een advertentie tegengekomen van een Kent 31 met een doorgang in de achterkant van de kuip op kuipvloerhoogte naar een achterplateau dat aan de spiegel zat (foto 29). Reuze handig om in een bijbootje te stappen of om aan de achterkant van een box de wal op te stappen. De hoge romp maakt het in en uit de kuip klauteren best wel een gedoe, zoals de Kentenaren wel weten! Ik had aan Simon gevraagd of hij dat kon maken voor ons. Dat kon natuurlijk. Verder hadden wij al varende ervaren dat zo'n tent over de kuip erg plezierig is maar met een boven kant van bewegend doek niet optimaal. Er varen in Engeland best wel een aantal Kents met een hard-top boven de kuip. Dat leek mij ook wel wat en Simon vond dat ook een goed plan. Tijdens onze tocht langs de oostkust had ik veel nagedacht over de kuipdoorgang. Het was mij wel duidelijk dat je voor die ingreep veel bakskistruimte moet opofferen. Bovendien lopen er aan de binnenkant van de romp halfronde versterkingen op de wand van de romp, waar ook nog eens allemaal elektrische kabels doorheen gaan. Als je de doorgang niet recht naar achteren maakt maar bijvoorbeeld aan stuurboord halverwege de ronding van de spiegel, dan kom je die kabels tegen. Ook aan de kuipbanken en de deksels van de bakskist moet je aardig wat veranderen. Verder had ik mij zo'n hangend, als het ware aangeplakt, plateau voorgesteld en dat voelde niet goed. Wanneer je dat soort gedachten rustig laat sudderen in je hoofd komt er opeens als het ware vanzelf een oplossing die het wel is. Als we nu eens het onderwaterschip naar achteren toe gewoon verlengen met een stuk van 60 centimeter met dezelfde ronding als de bestaande spiegel en een hoogte van zo 40 á 50 centimeter boven het water dan krijg je een 60 cm langere waterlijn en dus een hogere rompsnelheid plus een achterplateau dat vanuit de zijkanten van de romp begint en zo een prima laag dek vormt om op de wal te stappen zowel aan stuurboord als aan bakboord. En natuurlijk aan de achterkant. Vervolgens maak je midden in de spiegelronding zowel aan stuurboord als aan bakboord een trapje en je stapt zo vanuit de kuip op je plateau. De zwemtrap komt dan midden op het achterplateau en klaar is Kees (foto 30)! Omdat Simon nog met vakantie was heb ik mijn gedachten aan Brian verteld en die meende dat Simon dit een veel mooiere oplossing zou vinden dan de doorgang in de spiegel. En dat was ook zo. In de one-off Kent 35 had Simon zo'n doorgang naar een aangehangen plateau gemaakt. Daar had hij ook nog het deurtje van polyester gemaakt in plaats van een roestvrijstalen hekje. Hij vertelde mij dat zo'n operatie mogelijk is maar wel erg veel werk en erg kostbaar. Dus maakte Simon een mal op de spiegel van Igor. Met die mal kon hij de romp heel gemakkelijk naar achteren toe verlengen. Het doel dat hij zich stelde, namelijk dat als het klaar was je niet mocht kunnen zien dat die verlenging pas veertien jaar na de oorspronkelijke bouw was aangebracht, heeft hij bereikt. Je kunt inderdaad niet zien dat de romp in zijn huidige vorm niet origineel is! Met dit project kon Simon aan de slag. Wij gingen de volgende dag weer terug naar huis. Met de honden in de trein, onder het Kanaal door, op naar Friesland. Wij hadden een fantastische reis gemaakt en waren helemaal blij met de gedachte aan de aanstaande metamorfose van Igor.



In oktober: met Igor naar huis

Simon was eind augustus weer terug van zijn zeilwedstrijd en vakantie en is begin september met het nieuwe project begonnen. Toen Igor begin oktober klaar was kwam de laatste fase van ons zogenaamde plan “grote dingen doen we wel in de winter” na een eerste vaarseizoen! Igor moest weer teruggevaren worden. In oktober zijn de dagen korter en heb je gemiddeld meer wind en regen. Voor de overtocht over het Kanaal wil je toch een beetje rustig weer hebben. En liefst ook nog voor de tocht langs de Frans-Belgische kust naar Vlissingen. Een vriend van ons, Bert, die samen met zijn vrouw Jetje in een Beneteau van zo’n 9,50 meter allerlei tochten naar Frankrijk, Engeland en Denemarken maakt, vindt dat hij ook een dagje ouder wordt en zag een tochtje motorbootvaren langs de kust en door Nederland naar Friesland wel zitten. Misschien is motorbootvaren na het zeilen ook iets voor Jetje en hem? Met het bericht dat Igor klaar was zijn Bert en ik elke dag de weervoorspellingen gaan bekijken, en met name natuurlijk die voor de wat langere termijn. In sterker wisselende weersituaties in het najaar heb je een betrouwbaar interval nodig van een paar dagen. Wij wilden in verband met het tij namelijk ook eerst nog van Sandwich naar Dover. Vertrekken uit Dover was gunstiger dan uit Ramsgate. Wij keken op Windy, Zilt Meteo, NOAA en meer van zulke sites om ons “lucky” interval te vinden. Als er een was dan verschoof die weer de volgende dag of kromp van drie dagen ineem naar één dag. Pas midden oktober konden wij onze slag slaan. Met een auto vol met proviand reden wij op maandagmorgen 15 oktober om 09.00 uur weg uit Friesland en waren om 15.00 uur lokale tijd in Sandwich. Een nachtje in een hotel en de volgende dag naar Dover om de dag daarna over te steken. Zo gezegd zo gedaan. Dagelijks is er in de Sandwich Marina maar één mogelijkheid van zo’n een à twee uur om een boot te water te laten en de Stour uit te varen, namelijk om en nabij hoogwater. Wij zijn dinsdag om 16.00 uur te water gegaan en meteen samen met Simon bij het vallen van de avond naar Dover gevaren. Ian Broughton, de trotse eigenaar van de Kent 35, begeleidde ons op de Stour. Jason, die bij Simon werkt, maakte vanaf de wal een foto van beide schepen (foto 35). Gelukkig voer Simon mee. Het laatste stuk van de tocht bij Dover was er namelijk toch weer veel wind en waren er aardige golven. Bovendien was het uiteindelijk pikkedonker toen wij de haven invoeren. Simon is natuurlijk heel bekend met de situatie in Dover. Vlak voor ons kwam er ook nog met grote snelheid en grote golven een ferry uit Calais binnen. Onder supervisie van Simon en met onze onvolprezen Stentec-navigatiekaarten lukte het om zonder problemen veilig in de jachthaven af te meren. De volgende morgen, woensdag, zijn we om 05.00 uur opgestaan en voeren wij voor zessen de haven uit. Diederik, nu onze navigator aan de wal, had aangeboden om met Teamviewer ons op het stukje naar de shipping lanes te begeleiden. Begeleiden houdt in adviseren om vaart te maken of even in te houden en een groot zeeschip voor te laten gaan. Teamviewer is een programma waarmee Diederik vanaf zijn computer thuis kan meekijken op onze scheepscomputer en op de kaart en onze positie en koers kan zien. Hij kan ook waypoints aanbrengen, routes maken en zo meer. Het enige wat je nodig hebt is een internetverbinding. Nou die hadden wij via mijn router met een duo-chip van mijn mobiele telefoon. De verbinding met het Verenigd Koninkrijk bleef werken tot voorbij het midden van het Kanaal. Daarna konden we overschakelen op het Franse net. Diederik hield de posities van de schepen om ons heen in de gaten op de kaart via AIS en checkte af en toe (we hadden ook via de mobiele telefoon spraakcontact) of wij die schepen in het donker ook in de gaten hadden. Wat een luxe zo’n navigator aan de wal aan boord! Eenmaal binnen de shipping lanes, loodrecht overstekend, hebben wij onze navigator een mooie dag gewenst. Daar gingen we dan, vroeg in het donker met al flink wat scheepvaart en deining. Bij Dover staat altijd deining. Het ging prima. Wij hadden een route op het Stentec-systeem gezet tot aan Vlissingen. Zoals al eerder vermeld wordt zo’n route door de Stentec-software berekend met inbegrip van de actuele wind en getij gedurende de tocht. Wij zouden met een gemiddelde snelheid van 7,5 knopen door het water ’s avonds om 19.30 uur in Vlissingen zijn. Nou, dat is gelukt. Het werd mooi weer met een zonnetje en weinig wind. Op de Westerschelde was het wel heel erg druk. AIS is dan echt een vereiste, zeker als je met invallen van het duister het laatste stukje van de oversteek van Breskens naar Vlissingen maakt. We gingen voor achten door de sluis van Vlissingen en lagen om kwart over acht ’s avonds weer in de jachthaven De Schelde. De volgende morgen in één keer door naar Willemstad. Eindelijk tijd om eens lekker uit eten te gaan. Wij liggen in de binnenhaven zowat voor Het Wapen van Willemstad. Een voortreffelijk restaurant. Met een tussenstop voor de nacht in Nieuwegein/Jutphaas, waar toevallig vrienden van ons uit Friesland ’s avonds nog even een biertje komen drinken, varen we door over het Amsterdam-Rijnkanaal, de

Oranjesluizen naar ne was zwaar gecorrodeerd. IJsselmeer (nu zonder KNRM) en in één keer door naar Workum. Het is zaterdag 20 oktober 19.00 uur wanneer we afmeren.

Samenvatting

's Avonds, gezellig aan tafel met Bert en zijn vrouw Jetje, kijken we nog eens terug op ons motorbootproject van dit jaar. Eveline had er nadrukkelijk op aangedrongen om eerst te gaan varen en dan in de winter te klussen. Dat ging anders. Het werd én klussen én laten klussen én varen. Wij zijn begonnen met een heel mooie, stoere romp met mooie betimmering zoals wij al schreven in het begin van ons verhaal. Een aantal achterstallige, technische zaken moesten toch wel worden aangepakt. Dat hebben we gedaan en al doende bedachten wij daarnaast een aantal zaken die wij wilden verbeteren om de boot aan te passen aan onze specifieke wensen. En nu hebben wij een prachtige motorboot, waarmee wij op zee, langs de kust en op de binnenwateren kunnen varen. De meest fundamentele verbetering die wij hebben aangebracht, is de verlenging van de romp met een achterplateau, waardoor wij heel makkelijk van de wal op het schip en in de kuip kunnen stappen en andersom. Simon Cory zei over deze verbetering: “Als ik een Mark II zou moeten ontwerpen voor de Kent 31 dan zou hij er zo uitzien!” Bovendien hebben wij een schitterende tocht gemaakt langs een stukje van de oostkust van Engeland.



Samengevat het achterstallige en het nieuwe op een rij.

1. De kabel doorvoeren op het kajuitdak lekten.
2. De koppeling van de VHF-kabel op de antenne was zwaar gecorrodeerd.

3. De radar was echt stuk.
4. De lamp van het heklicht was kapot.
5. De zware bekabeling (te dun) met accu's (onvoldoende), zekeringen (te klein of ontbrekend) en hoofd-accuschakelaars (te weinig en ondermaats) deugden niet.
6. De koelwata aansluiting van de boiler op de motor lekte en zat aan één kant niet op het juiste aftappunt aangesloten en was aangesloten met een drinkwaterslang (in plaats van een koelwaterslang).
7. De PVC drinkwaterslang op de koelwaterinlaatafsluiters en wierpotten.
8. Zwaar vervuilde wierpotten met bitumenachtige substantie.
9. Het luchtinlaat-filterhuis was stuk.
10. De C80 Raymarine-plotter begaf het.
11. De stuurpomp was te klein en stuk (ondanks een revisie door de vorige eigenaar).
12. De antenne voor de radio werkte niet.
13. Het anker zat met een ondermaats, zwaar geroest harpje op de ketting.
14. De dieseltank was zwaar vervuild.
15. De leidingenplaat voor vullen, dieseltoevoer en -retour was niet goed gemonteerd.
16. Noch de dieseltank noch de watertanks hadden een mangat/controledeksel.
17. De tanks waren zeer onprofessioneel in het motorruim gefundeerd en opgesteld: een beetje vastgeplakt met PU-schuim.
18. Twee dekdoorvoeren lekten.
19. De Victron-acculader/omvormer 120A - 2,4 kW begaf het.
20. Gebroken onderdelen van de bilgepomp achter.
21. De pomp van de vuilwatertank begaf het.

Onze verbeteringen, afgezien van de reparaties van bovenstaande mankementen, geeft de volgende lijst.

1. Een nieuwe, zwaardere motor, motorfundering, druklager met homokineet.
2. Een professionele, geluid isolerende omtimmering om de motor.
3. Bronzen huid doorvoeren.
4. Epoxy-systeem op het onderwaterschip.
5. Een juist bemeten en uitgevoerde zware bekabeling, accu-systeem met accu-isolator, aparte acculaders, accuhoofdschakelaars en zekeringen.
6. Een nieuwe acculader/omvormer 120A - 3,0 kW.
7. Een nieuw navigatiesysteem met Stentecsoftware.
8. Een GRP-dak boven de kuip (hard-top).
9. Een verlengde romp met achterplateau. De door Sander gebruikte kaarten en pilots:

Kaarten en pilots

De door Sander gebruikte kaarten en pilots:

1. voor Nederland: almanak en waterkaarten van de ANWB;
2. voor de Nederlandse, Belgische, Franse en Engelse kustwateren;
3. Imray-kaarten C8 en C30 van het Kanaal van Harwich tot Hoek van Holland;
4. Imray-atlas 2000 Suffolk and Essex Coasts Chart Atlas, Lowestoft to River Crouch;

5. **Imray-atlas 2100 Kent and Sussex Coasts and Chart Atlas, Thames Estuary to the Solent;**
6. **Imray-atlas 2200 The Solent, Selsey Bill and the Isle of Wight to Christchurch;**
7. **East Coast Pilot, Great Yarmouth to Ramsgate by Jarman, Cooper and Holness, 4th Edition, Imray;**
8. **Crossing the Thames Estuary, 63 routes with full planning tables by Roger Gaspar, Second Edition, Imray;**
9. **The Shell Channel Pilot, South coast of England, North coast of France, Channel Islands by Tom Cunliffe, 8th Edition, Imray.**

Sander