



PASSIE VOOR VAREN

# Motorboot

MAGAZINE • PLATFORM • EVENTS

## PEDRO DONKY 30: TIJDLOOS KARAKTER



TOERVAART OVER  
DE GROTE RIVIEREN



TOEN EN NU:  
TERRA NOVA



VANUIT NEDERLAND  
NAAR DUITSLAND

00321 >



AP/vmb



# INTRODUCING

---

# SPEED DATING.

---



Achingly stylish good looks. Award-winning heritage. Oozing personality. It's no surprise that the Targa 65 GT and GTO are so popular. Of course, you wouldn't want to miss out on something you will love for years to come. But with limited build availability for this year, and only a few slots remaining, we would take the opportunity to get the date in first.



Fairline Benelux & West Germany  
Kabbelaarsbank 11, 3253 ME Ouddorp  
The Netherlands

T: +31 (0)111 673 330 E: [info@fairlinecenter.com](mailto:info@fairlinecenter.com)

---

[fairlinecenter.com](http://fairlinecenter.com) | [f-line.com](http://f-line.com)



# INRUILACTIE

ACTIEPERIODE VAN 01-12-2020 T/M 31-03-2021



AXIOM  
MULTIFUNCTIONELE DISPLAYS

MAX  
**€500,--**  
CASHBACK

ELEMENT S  
NAVIGATIEDISPLAYS

MAX  
**€150,--**  
CASHBACK



i50 & i60  
INSTRUMENTPAKKETTEN

MAX  
**€75,--**  
CASHBACK



QUANTUM DOPPLER  
RADARANTENNE

MAX  
**€100,--**  
CASHBACK



EVOLUTION  
STUURAUTOMATEN

MAX  
**€250,--**  
CASHBACK



**Raymarine®**

meer informatie op [www.raymarine.nl](http://www.raymarine.nl)

# ELEGANT AND FAMILY FRIENDLY BOAT WITH A REWARDING STYLE

## JEANNEAU MERRY FISHER 695 SERIE2

ON DISPLAY  
bij  
JONKERS  
YACHTS



### MERRY FISHER 695 SERIE2

De Merry Fisher 695 Serie2 heeft het aantrekkelijke, dynamische ontwerp van de Merry Fisher-lijn, met zijn zeer grote ramen in de romp en een indrukwekkende uitstraling. Zittend aan de stuurstand is het uitzicht op het water adembenemend. De royale kuip staat garant voor een groter gevoel van comfort; de grote U-vormige salon verandert in een handomdraai in een zonnedeck. De nieuw ontworpen zitbank maakt extra ruimte vrij en schuift naar voren, waardoor de motor volledig omhoog kan worden geplaatst. In het lichte interieur is het gebruiksgemak geoptimaliseerd en onder de salon bevindt zich een omvangrijke bergruimte. Comfortabel, helder en slim ontworpen: de Merry Fisher 695 Serie2 is een perfecte keuze voor het cruisen met vrienden en familie!



### POWERBOATS

Jonkers Yachts B.V.  
Kabbelaarsbank 11  
3253 ME Ouddorp  
T: +31 (0)111 673 330  
E: info@jonkers.org  
www.jonkers.org

### SAILBOATS

Nautisch Kwartier Stavoren  
Hellingspad 9-13  
8715 HT Stavoren  
T: +31 (0)514 682 345  
E: info@nautischkwartier.nl  
www.nautischkwartier.nl



JEANNEAU

# CHAOS VOOR VERTREK

Alles vertrekklar maken om het water op te gaan, neemt bij ons vaak meer gedoe en tijd in beslag dan me lief is. Het zal er wel bij horen met opgroeiende kinderen, maar op het 'moment suprême' is er altijd van alles foetsie en fungeer ik als extern geheugen voor alle gezinsleden. "Mam, heb jij mijn zonnebril gezien?" klinkt het dan paniekerig vanuit de woonkamer. "Als het goed is, ligt hij op zijn vaste plek in het laatje en anders weet ik het ook niet", luidt mijn lichtelijk geïrriteerde reactie na de derde vraag in dezelfde categorie. "Maar heb jij nou je zwembroek al ingepakt?" kaats ik terug naar de zonnebrilzoeker. "Jahaa, die heb ik al aan!" klinkt het op zijn beurt. "Heb je dan wel ondergoed bij je?" een zucht klinkt... "Nee, dat niet..." stampvoetend beent hij weg. De eerste vaardag in het nieuwe seizoen is helemaal spannend, want wat lag er nog aan boord en wat hebben we er



in de herfst allemaal uit gehaald? Om dat voor te zijn, duik ik binnenkort alvast maar eens onder alle banken en luiken, als de boot bij ons thuis staat voor zijn voorjaars schoonmaak. Maar zover is het nu nog niet. Sterker nog, vorige week moesten we met antivries in de weer vanwege de vorstperiode die in alle hevigheid op losbarsten stond! Terwijl ik dit schrijf, giert er een straffe oostenwind om het huis en zie ik het water voor onze deur langzaam maar zeker dichtgroeien met ijs...

Toch is het alweer eind februari als deze Motorboot bij u op de deurmat ploft. Daarom is het thema deze maand 'klaar voor vertrek'. Aan ons lezerspaneel vroegen wij hoe zij hun boot weer laten blinken na de lange winterperiode. Dat leverde een mooie verzameling ervaringen en tips op waar u wellicht binnenkort op één van de eerste warme voorjaarsdagen uw voordeel mee kunt doen! Staat uw boot nu nog op het droge, dan heeft u misschien uw anodes al gecontroleerd. Zo niet, dan is het raadzaam dit nog even te doen nu u er nog gemakkelijk bij kunt. René Westerhuis gaat uitgebreid in op het hoe en waarom hiervan in zijn artikel over kathodische bescherming.

Mocht u ondanks alle onzekerheden van dit moment toch al voorzichtig plannen aan het smeden zijn voor een vaartocht over de grens, dan biedt het artikel over de documentatie aan boord een mooie aanleiding om na te gaan of u over alle benodigde papieren beschikt. En voor wie Duitsland als bestemming op het oog heeft, gaan we ook nog eens uitgebreid in op alle toegangswegen vanuit Nederland naar onze oosterburen en de belangrijkste wetenswaardigheden. Om alvast in de stemming te komen, doet Peter Braam verslag van een reis vanuit Groningen, stroomopwaarts via de Rijn naar Saal an der Donau met een No Limit.

Zo kan de voorpret voor het nieuwe vaarseizoen dat voor de deur staat alvast beginnen en verlopen uw voorbereidingen hopelijk een stuk minder hectisch dan bij ons! Ik wens u in ieder geval weer veel leesplezier deze maand en ik ga nu snel op zoek naar op mysterieuze wijze verdwenen mutsen, sjaals en handschoenen. Chaos voor vertrek is blijkbaar niet voorbehouden aan een dagje het water op gaan...

[y.zwaan@motorboot.com](mailto:y.zwaan@motorboot.com)

*Yvonne Zwaan*



# 94

## PIKMEER MET EEN VERHAAL



# 20

## KATHODISCHE BESCHERMING



# 26

## VAN NEDERLAND NAAR DUITSLAND

### OP DE COVER: PEDRO DONKY 30

Op de cover staat deze maand de Pedro Donky 30. 'Tijdloos karakter' prijkt er als kop boven het testverslag op pagina 44. Pedro Boat uit Zuidbroek bouwt de Donky al sinds 1982. Wars van trends en modegrillen blijft het stoere uiterlijk van de stalen waterverplaatser in 40 jaar nagenoeg ongewijzigd. Een trouwe schare fans schat het model ook nu nog op waarde. De naam Donky verwijst nog naar het prille begin, namelijk die van werkboot. Pas later maakte dit 'trouwe, maar eigenzinnige beestje' de overstap van werkboot naar de pleziervaart.



#### THEMA: KLAAR VOOR VERTREK

#### 14 GLANSRIJKE START

Schoonmaaktips

#### 19 VERZEGELINGSPLICHT NOG NIET IN ZICHT

Vuilwatertank

#### 20 STRIJD ONDER WATER

Kathodische bescherming

#### 24 DE GRENS OVER

Documentatie aan boord

#### 26 VAN NEDERLAND NAAR DUITSLAND

Varen naar Duitsland

#### REPORTAGES EN ACHTERGRONDEN

#### 94 OUD EN NIEUW

Pikmeer met een verhaal



# 64

# RAND MANA 23

**DUURZAAM DEENS DESIGN**

**TIPS OVER  
POETSEN EN  
BOENEN**  
PAG. 14

**72** **TECHNIEK**  
**ELEKTRA EN GAS**

Doe-het-zelf ombouw | Deel 6

**34** **TOERVAREN**  
**ONORTHODOX OVER RIJN EN MAIN**

Van Groningen naar Saal an der Donau

**52** **TUSSEN TIJ EN SLUIS**

'Corondje' grote rivieren | Deel 1

**44** **TESTS EN VAARIMPRESSIES**  
**PEDRO DONKY 30**

Tijdloos karakter

**64** **RAND MANA 23**

Duurzaam Deens design

**82** **MAXIMA 840**

Volumeboot met pit

**5** **VERDER DEZE MAAND**  
**HOOFDREDACTEUR**

**8** **BOOT IN BEELD**

**10** **MAIL & MOTORBOOT**

**50** **MAN/VROUW**

**60** **KOMBUIS**

**68** **MOTORBOOT TOEN EN NU**

**76** **LIFESTYLE**

**86** **BOOT TE KOOP**

**89** **COLUMN GABRIËL VAN SEUMEREN**

**93** **MEDIA & MOTORBOOT**

**98** **COLOFON/VOLGENDE KEER**





# DUTY CALLS

Deze ferries liggen bij de terminal van DFDS aan de Nieuwe Maas in Vlaardingen. DFDS is de Deense afkorting van 'det forenede dampskibs-selskab' ofwel de Verenigde Stoomvaart Maatschappij. Het is een groot beursgenoteerd Noord-Europees scheepvaartbedrijf, met ook een divisie logistics voor spoor- en landtransport. Een derde deel van de aandelen is in handen van Maersk. In de divisie ferries - DFDS Seaways - exploiteren ze met 50 vracht- en passagiersschepen 25 scheepvaartroutes. In Vlaardingen heeft het bedrijf een vrachtterminal in de Vulcaanhaven. Van daaruit worden de vrachtvaartroutes met Felixstowe en Immingham in Engeland onderhouden.

Op de foto ligt de Gardenia Seaways afgemeerd en is de Suecia Seaways bezig te vertrekken. De eerste vaart onder Litouwse en de tweede onder Deense vlag. Zowel de Gardenia als de Suecia is een ro-ro cargo ship. Dat staat voor roll-on-roll-off vrachtschip: de containers en andere lading worden via een laadklep aan en van boord gereden. De Gardenia is betrekkelijk nieuw (2017) en de Suecia is al een oudje (1999). De laatste heeft de eerste 12 jaar dienst gedaan onder de naam DFDS Tor Suecia en is in 2011 omgedoopt. Beide schepen zijn 26 meter breed en hebben een diepgang van 6,5 meter. De Gardenia is met 210 meter de langste, de Suecia meet 196 meter. De twee schepen varen heen en weer op Felixstowe en dat doen ze allebei – duty calls – dag in dag uit.

Op de routes naar de UK heeft het bedrijf natuurlijk te lijden gehad van de onduidelijkheid rond de Brexit. Maar nu die rond is, doemt onmiddellijk een nog groter probleem op. Goederen moeten sinds 1 januari worden in- en uitgeklaard. Het is immers niet langer de interne markt. Dat betekent niet alleen een enorme toename van administratieve verplichtingen. Het betekent ook fysieke beveiligings- en grenscontrole, douane-bemoeienis en allerlei andere praktische consequenties. Per definitie betekent het extra tijdsbeslag en kosten. Er is een sectie op de website waarop het bedrijf haar zakelijke klanten waarschuwt voor de consequenties van de Brexit. Dat zal die klanten ongetwijfeld niet erg vrolijk stemmen. Voor particulieren verandert er ook het nodige, maar voor hen keert er ook iets ten goede. Sinds 1999 is het belastingvrije winkelen afgeschaft voor passagiers op bootreizen tussen twee EU-landen. En dat is hier nu dus niet meer van toepassing. Is er tenminste toch één categorie voor wie het hele gedoe wél leuk uitpakt: de duty free-lovers!

PIM VAN DER MAREL

## EEN DE VRIES LENTSCH

In de Mail & Motorboot van februari vroeg Joke van Riel zich af welke boot stond afgebeeld op het deksel van een trommeltje. Cor van Genen denkt het te weten.

Cor van Genen denkt dat de boot op de trommel een De Vries Lentsch is. Hij herkende de lijnen van de boot op de trommel omdat hij zelf jaren met een De Vries Lentsch voer van 13 meter uit 1968. De redactie ontdekte naar aanleiding van de tip van Van Genen een boot van hetzelfde merk/type, die te koop ligt bij Jachtwerf De Wijde Blick in Kortenhoef. Deze De Vries Lentsch is van 11,30 meter en liep van stapel in 1955. De lijnen van de opbouw komen sterk overeen met de boot die werd afgebeeld op het trommeltje van Joke van Riel. Wij denken dat Van Genen het bij het rechte eind heeft. Hierbij de beide afbeeldingen. Er zijn verschillen, maar het ontwerp lijkt toch echt van dezelfde hand.



## DIGIF@CTS WEBSITE

Motorboot.com is uitgebreid met een webshop. In de webshop vind je onder meer de handige boekjes uit de Watersport Praktijkreeks, Motorboot magazines (papier en digitaal) en e-specials.

## AANPASSING TARIEVEN ABONNEMENTEN MOTORBOOT

Vanaf 1 mei 2021 wijzigen de abonnements tarieven van Motorboot.

Voortdurende stijging van onder meer de verzendkosten maakt dat wij hier niet aan ontkomen. Een jaarabonnement kost dan, op basis van de automatische incasso:

- Abonnement Digitaal € 56,50
- Abonnement Nederland € 63,-
- Abonnement België: € 76,50

De € 2,50 administratiekosten bij betaling op factuur blijft ongewijzigd. Wij vertrouwen er op dat wij u hiermee voldoende hebben geïnformeerd en mocht u vragen hebben, dan horen wij dat graag.

*Hélène Roskam van Koppen, abonnementenservice*

## FF GEEN CO...

In het voorwoord van vorige maand sprak hoofdredacteur Yvonne Zwaan haar verlangen uit naar het voorjaar. Lezer van Motorboot John Cornelissen viel daarbij het volgende op.

“Met veel plezier heb ik deze maand het redactionele voorwoord ‘Verlangen naar het voorjaar’ gelezen in het blad Motorboot. En weet je wat ik daar nu zo fijn aan vond? Dat in deze tijd eindelijk eens iemand iets positiefs schrijft, zónder de lezer meteen tien keer met het woord ‘corona’ om de oren te slaan (dat ons allen inmiddels diezelfde oren uitkomt). Mijn complimenten daarvoor!”

WWW.LORTYE.COM



## Wilt u meer dan alleen een premie betalen?

Mooi, dan bent u bij ons aan het goede adres.



Paul L'Ortye  
Yachtverzekeringen

Coverholder at **LLOYD'S**

- GARANTIE OP DE VERZEKERDE WAARDE
- GEEN AFTREK NIEUW VOOR OUD
- EIGEN GEBREK EN GEVOLGSCHADE VERZEKERD
- VASTE LIGPLAATS BUITEN NEDERLAND MOGELIJK
- EXCLUSIEVE CONDITIES VOOR SUPERYACHTEN

### PAUL L'ORTYE YACHTVERZEKERINGEN

Floralaan West 175 - 5644 BK Eindhoven (NL) - Tel: +31 (0)40/2111456 - Fax: +31 (0)40/2115950  
E-mail: paul@lortye.com - www.lortye.com

**VYVA**  
FABRICS



WWW.BOOT-REFIT.NL

**INFINITY**  
— LUXURY WOVEN VINYL —

**MARINE TUFT**  
IN- & OUTDOOR CARPETS

**NAUTIFLOOR**  
LONSEAL MARINE FLOORING

**SOFTTEX**  
MARINE CARPETS

# Blijft bij je waar je ook gaat



## Propeller Primer

Voor schroeven, heckdrives en metalen onderdelen onder water

International Propeller Primer is een sneldrogende ééncomponent primer speciaal geformuleerd voor gebruik op schroeven, saildrives, heckdrives en staartstukken. Propeller Primer is geformuleerd met Dual-Activated Bonding Technology en indien overschilderd met een aanbevolen antifouling van International levert het een verfsysteem dat cavitatie krachten weerstaat en schroeven en metalen onderdelen onder water beschermt tegen aangroei.

**Propelled by curiosity**

[international-yachtpaint.com](http://international-yachtpaint.com)

THE ALL-NEW PRINCESS Y72  
EXPERIENCE THE EXCEPTIONAL®



**PRINCESS YACHTS BENELUX BV**

Scheepswerf 1-A  
5256 PL Heusden  
The Netherlands  
+31 40 222 1 888  
info@princess-yachts.nl

  
CRAFTED IN PLYMOUTH, ENGLAND

FIND OUT MORE AT [PRINCESS-YACHTS.NL](https://www.princess-yachts.nl)

# GLANSRIJKE START

De start van het vaarseizoen is het uitgelezen moment om de boot eens flink onder handen te nemen. Maar wat werkt nu echt tegen die gele snor boven de waterlijn, zwarte strepen op de stootwillen en kalk op het roestvrije staal? Wij vroegen de ervaringsdeskundigen uit het Motorboot Lezerspanel hoe zij hun trotse bezit weer laten glanzen. Hun beste schoonmaaktips hebben wij voor u verzameld in dit artikel. Veel succes bij uw voorjaars schoonmaak!

1



**BIJHOUDEN**

Zodra het voorjaar is aangebroken, plan ik twee dagen in om de boot schoon te maken en te poetsen. De eerste dag neem ik de romp onder handen en de tweede dag de opbouw en het rvs. Als eerste maak ik het lakwerk schoon met huishoudazijn. Dit spuit ik op de romp door middel van een plantenspuit met drukpomp. Even goed verdelen en laten inwerken, daarna royaal afspoelen met water en droog maken en alle kalk is weg. Is de boot alleen maar vuil, dan verdun ik Dasty in water en maak ik de boot daarmee schoon. Dasty is te koop bij de Wibra. Geweldig spul en kost nagenoeg niets. Is het lakwerk schoon, dan kan het poetsen beginnen. Hiervoor gebruik ik Marine Polish Politur van Star brite. Steeds een paar meter opbrengen met een katoenen doek en daarna uitwrijven met eveneens een katoenen doek. Kleine krasjes en dofte plekken van stootkussens kun je voorbehandelen met Commandant nr. 4 of 5 (hoe hoger het nummer hoe fijner het polijstmiddel). Diepere krasjes behandel ik eerst met Marine Shine van Autosol, daarna met Commandant en als laatste weer met Marine Polish Politur. Je kunt daarna je haar kammen in de romp! Zwarte strepen en ander vuil kun je na deze behandeling zo weer wegvegen. Het enige nadeel is dat de roef daarna zo glad is dat je gemakkelijk kunt uitglijden!

Roestvrijstaal en eventueel koper of messing behandel ik met Marine Shine van Autosol. Van watervlekken heb ik dan geen last meer. Stootwillen maak ik weer schoon met Dasty, evenals mijn Flexidek, waarbij ik voor die laatste een harde borstel gebruik. Voor de ramen gebruik ik water met een scheut ammoniak en soms doe ik ze nog na met de roze Dasty voor glasoppervlakken. Ook voor het schoonmaken van het rubberbootje biedt Dasty uitkomst, daarna poets ik de bijboot met Seapower Inflatable Boat.

De kunststof ramen in de kuintent reinig ik met Plastic Spray (zie het artikel over het reinigen van de tent in Motorboot december 2019). Verder spuit ik de kabelaring schoon met water en eventueel een borstel. Daarna spuit ik deze in met een antispinnenproduct en een product tegen groene aanslag, dat de koop is bij het tuincentrum. Na deze grondige schoonmaak varen we er weer chique bij. Het schoonhouden kost me vervolgens niet meer dan een uurtje per week. Een mooie boot is ook een kwestie van bijhouden.

*Herbert Schoenmakers*

**JAARTJE OVERSLAAN**

Vorige winter is onze boot overgespoten. De werfbaas die deze klus heeft uitgevoerd waarschuwde me voor vroegtijdig in de wax zetten; wacht maar een jaartje. De meeste waxsoorten bevatten namelijk ook een cleaner en dat schuurt de toplaag van de verf. In dat geval is het middel erger dan de kwaal. Zelfs in ons geval, waarbij onze boot behoorlijk zwaar wordt vervuild doordat onze thuishaven onder de landingsbaan van Schiphol ligt. We hebben zelfs een keer gehad dat een vliegtuig brandstof verloor. De tanks druppelden nog wat na nadat de kerosine voor een voorzorgslanding was geloosd. De hele boot zat er onder.



**1** Herbert Schoenmakers:  
“Een mooie boot is een kwestie van goed bijhouden”.

**2** Reinigingsmiddel voor de bijboot.

Ik was mijn schip met een scheut Valma Wash & Shine en verder zet ik dit voorjaar de lak weer in een zachte autowax van het merk Turtle. De kalkaanslag op de donkerblauwe lak verwijder ik door een scheut schoonmaakazijn in het water te doen en dan weer met Wash & Shine na te behandelen. Werkt moeiteloos en uitstekend. Met deze behandeling kun je ook de gele snor bij witte boten verwijderen.

*Con Struycken*

**WITTE WATERLIJN**

Mijn vorige boot had een donkerblauwe romp met witte waterlijn. Om de waterlijn schoon te maken, smeerde ik deze in met WC Eend. Paar minuten laten intrekken, daarna met de bezem afspoelen en hij was weer wit. Op mijn nieuwe boot heb ik een cabriokap met plastic ruiten. Deze waren dof, ik heb ze kraakhelder gekregen met Ultramar sprayhood en tent reiniger. Daarnaast heb ik pas een rubberbootje voor erbij gekocht, daar zit aanslag op. Ik zoek daar nog een goede tip voor, de Sjippie rubberbootreiniger deed de truc helaas niet. Binnenkort zet ik de romp in een wax met UV protector van International (UV Wax Sealer). Uit ervaring weet ik dat je hierna een seizoen lang erg makkelijk je romp schoon houdt. Het kajuitdak behandel ik twee keer per seizoen met deze wax, omdat daar nu eenmaal het meeste vuil op valt. Vogelpoep vreet dan ook niet zo snel in je lak heb ik het idee. Verder maak ik de ramen schoon met een scheut Glassex in een emmer, heet water erbij, insoppen, trekker erover en geen strepen.

*Steve de Munck*

**IN KLEINE DELEN**

Ik ben niet zo'n poetser. Mijn boot is 15 jaar oud en dan kijk je niet meer zo nauw. Mijn schoonmaakwerk begint met afspoelen met water en afnemen met een microvezeldoekje voor het verwijderen van het grove vuil. Daarna pak ik Dasty, waarmee ik kleine delen besproei: Maximaal 0,5 m<sup>2</sup>. Met een schoon doekje inwrijven en direct met schoon water afspoelen. Zo haal ik de oude waxlaag er af en werk ik de hele boot stukje voor stukje af – boven de waterlijn natuur-



**3** Peter Hendriks maakt het teak zwemplateau schoon met allesreiniger en een schuursponsje.

lijk. Daarna is het dek aan de beurt, dat ik inwrijf met Epifanes Seapower Cleaner & Wax. Daarmee komt het laatste vuil los en wordt een nieuwe waxlaag aangebracht. Zodra het behandelde deel wit is uitgeslagen, wrijf ik het op met een schone handdoek. Het teak zwemplateau sproei ik in met Cilit Bang allesreiniger en met een sponsje schuur ik dat op. Daarna afspoelen met schoon water en nadat het opgedroogd is, heb je een brandschoon zwemplateau.

*Peter Hendriks*

### KALKWAAS

Het is elke keer weer een crime om het onderschip mooi en glanzend te krijgen. Het open water in Nederland zorgt voor een witte kalkwaas op onze prachtig donkerblauwe romp, iets wat door de jaren heen een niet te voorkomen verschijnsel is gebleken. Elk voorjaar steken we echter toch weer de handen uit de mouwen in een poging die prachtige glans terug te halen. Al is het maar voor een aantal weken of zelfs maar dagen. Voor mij is de beste methode met kraanwater en schoonmaakazijn. Diverse antikalkproducten werken ook, maar zijn in mijn ogen te agressief voor je laklaag op de langere termijn. Daarnaast zijn het niet de beste middelen die je in het oppervlaktewater wilt laten verdwijnen. Schoonmaakazijn is een milieuvriendelijk alternatief en beter voor de lak. Veelal werk ik vanuit de bijboot. Ik zorg dat de slang met spuitmond is aangesloten op de waterkraan. Een emmer met kraanwater, spons, vezeldoek en een sprayfles gevuld met schoonmaakazijn gaan mee de boot in. Eerst spuit ik een gedeelte goed schoon waarna ik hetzelfde deel in spray met de azijn en met de spons goed schrob. Vervolgens afspreiten of met spons en schoon water afdoen. De vezeldoek zorgt voor het laatste beetje drogen en streepverwijdering. Zo is het volgende stuk aan de beurt. Meestal bestrijk ik ongeveer anderhalf à twee meter in één keer dan voorkom je dat het te snel opdroogt of er vlekken of strepen achterblij-

ven. Voor het langdurige plezier van een glanzend onderschip is het aan te raden om daarna nog een waxlaag aan te brengen. Net als bij de auto goed opbrengen en uitsmeren en vervolgens na een inwerkperiode uitwrijven tot een glanzend geheel. Ik moet wel bekennen dat deze laatste klus er nog wel eens bij in schiet. Eenmaal klaar met het kalk verwijderen laten je armen je wel eens in de steek om dat laatste werk ook nog te kunnen verrichten. Maar ja, voor een langdurig resultaat van je inspanning is het wel een must. Afhankelijk van de temperatuur van het water poets ik voorafgaand aan de eerder benoemde werkzaamheden de waterlijn. Vaak zwemmend, met een goede stevige borstel in de hand krijg ik zo de waterlijn weer wit en de ergste baardgroei aan de watergrens verwijderd. Één hand aan een stootwil en met de andere poetsen. In de Motorboot van maart 2020 stond een in mijn ogen ideaal accessoire hiervoor, de Yacht-Grabber. Ik heb hem direct op mijn verlanglijst gezet. Een mooi product waarbij je grip hebt op de zijkant van je boot terwijl je vanuit het water of bijboot druk zet om te poetsen.

*Rudy Vendelbosch*

### NAJAARSWAS

De voorbereiding voor een schone boot in het nieuwe seizoen begint bij mij al in het najaar. De boot blijft buiten in het water en bij het winterklaar maken zet ik al het witte staal dik in de gewone autowax. Dit wrijf ik niet uit. In de winter wordt de boot wel erg vuil, maar dat ligt dan op de waxlaag. In het voorjaar poets ik de waxlaag eraf en komt er weer een prachtig oppervlak te voorschijn. Hier ga ik vervolgens overheen met een Nano poetsmiddel. Is wel duur, maar werkt perfect. De hele zomer hoef ik eigenlijk







**4** Rudy Vendelbosch gaat de kalkwaas te lijf met kraanwater en azijn.

**5** De producten waar Rudy Vendelbosch zijn boot mee schoonmaakt.

**6** Een gele snor op zijn boot wil niemand.

niets meer te doen. De regen neemt het vuil mee en als het een tijdje droog weer is, gooi ik bij het water tanken even de slang over het dek en de daken. Doekje erover en de hele boot is weer schoon. Wat betreft kalkaanslag, ook in Frankrijk waar wij in de zomers met de boot vertoeven heb je daar veel last van. Ik gebruik hiervoor een gewoon anti-kalk middel uit de winkel en meng dat met water in een grote plantenspuit. Aanbrengen op de blauwe romp, even in laten trekken (niet in de felle zon!) en dan schoonspuiten.

*Jan van Dijk*

### **GELE SNOR**

Een boot met een snor, wie wil dat? Wij niet, maar na twee reizen naar België en Frankrijk had onze Älskling (Lieweling) toch echt een grote gele snor. Een zoekslag bij een grote online watersportwinkel stemde me ondanks het enorme aanbod aan schoonmaak- reinigings- en poetsmiddelen niet tevreden. Verdikkeme, dat moest ik toch zelf op kunnen lossen? Wat is die aanslag eigenlijk? In ieder geval vuil dat op het wateroppervlak drijft, vettigheid – eveneens van het wateroppervlak – en kalk: water slaat tegen de boeg en na droging blijft kalk achter. Vuil en vettigheid zijn te behandelen met sop en ammonia. Dat deed ik, maar met matig resultaat. Uit de scheikundelessen weten we dat kalk oplost in zoutzuur, maar dat leek me al te rigoreus. Eerst maar eens schoonmaakazijn geprobeerd. Dat deed iets, maar de laag bleef voelbaar aanwezig. Toch iets sterkers? Mijn vrouw Joke opperde WC Eend te proberen en daarop fietste ik naar de supermarkt. Op het etiket las ik dat mierenzuur de werkzame stof is. Gewapend met handschoenen probeerde ik een stukje uit en geloofde mijn ogen niet: ik kon er wel mee tekenen in die snor! Ik zette de romp in verdund genoemd middel, spoelde alles af en sopte alles nog eens grondig na: geweldig! Het enige wat me dwars zat was het milieuaspect. Maar, naast schoevasvet, uitlaatgasen, antifouling, sop en ander onheil lijkt mij dit middelje het minst schadelijk. Inmiddels ben ik overgestapt op oxaalzuur. Dat is gemakkelijk verkrijgbaar als ontweringswater of in kristalvorm en moet worden opgelost in water. Thuis werkt het ook: de badkamertegels zijn kalkvrij en de Älskling vaart weer zonder snor!

*Bret de Boer*



### MOOI TEAK

Het onderhoud van het teak dek aan boord van mijn Grouwstervlet deed ik in het voorjaar in zijn geheel met Bio-tex, warm water en een schuursponsje. Tijdens het vaarseizoen kwamen er wel eens een paar vlekken bij, die ik dan tussentijds op deze manier behandelde. Hierdoor bleef het teakhout heel mooi. Het teak in de kuip, dat altijd beschermd werd tegen weersinvloeden door het water- en lichtdichte afdekzeil heeft door de jaren heen zelfs die mooie 'blonde' kleur behouden. Het lakwerk van de opbouw deed ik met kraanwater in een emmertje met wat autoshampoo. Vervolgens zette ik dit in de wax, ook al was het tweecomponenten lak. Het schoonmaken werd daarvoor veel gemakkelijker. Voor het schoonmaken van de romp gebruikte ik een waterbezem, meestal aangesloten op de waterkraan op de steiger. Met oppervlaktewater en een dekwaspomp zou dit echter ook prima kunnen. Voor de ramen paste ik de klassieke oplossing toe: een emmertje water met een scheutje spiritus erin: eenvoudig en effectief.

*Leo van Munster*

### POETSEN IN DE STALLING

Elk jaar gaat de boot in de winterstalling. De romp zet ik dan altijd in de wax als hij nog binnen staat, dat werkt het makkelijkst. De opbouw doe ik echter pas als de boot weer in het water ligt want mocht ik over boord vallen, dan liever in het water dan op de betonnen vloer van de loods. De ramen zet ik eveneens in de wax. Ik gebruik altijd Starbrite Cleaner

& Wax met PTEF reiniger en beschermer. De romp blijft altijd een heel seizoen mooi glimmen, de opbouw zet ik halverwege het seizoen meestal nog een keer in de wax. Schoonhouden doe ik met Starbrite bootshampoo. Voor de gele aanslag en roetstrepen gebruik ik Shipclean. De gangboorden behandel ik heel eenvoudig met Starbrite antislip dekreiniger. Omdat ik op zout water lig, heb ik heel weinig last van spinnen.

*Job van Weele* 



**8**

**7** Als de boot nog op het droge staat zet Job van Weele de romp in de wax.

**8** Job gebruikt voor de schoonmaak van zijn boot producten van Starbrite.

**7**



# VERZEGELINGSPLICHT NOG NIET IN ZICHT

In december 2018 werd een motie van D66-kamerlid Tjeerd de Groot aangenomen, waarin hij voorstelde om verzegeling van de vuilwatertank op recreatieve vaartuigen te verplichten. Sindsdien is het de schone taak aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om aan deze verplichting handen en voeten te geven. Aanvankelijk is als invoerdatum voor de verzegelingsplicht 1 januari 2021 gecommuniceerd, maar deze datum is inmiddels verstreken. Voor Motorboot aanleiding om eens te informeren naar de stand van zaken.

De op handen zijnde verzegelingsplicht van de vuilwatertank aan boord van recreatievaartuigen zou de handhaving van het verbod op het lozen van toiletwater moeten vereenvoudigen. Aan de invoering van die verzegelingsplicht zijn echter vanuit de watersportsector twee voorwaarden gesteld: ten eerste moet de beschikbaarheid van vuilwaterafpompstations langs het water worden verbeterd en uitgebreid, zodat er landelijk voldoende goed bereikbare punten zijn om de vuilwatertank te legen.

Ten tweede moet het mogelijk worden het toiletwater aan boord zelf te zuiveren. Hiervoor is het van belang dat er zuiveringsinstallaties op de markt komen die compact zijn, een niet te hoge aanschafprijs hebben, zuinig in stroomverbruik zijn en gemakkelijk in te bouwen. De industrie moet voldoende tijd krijgen om een dergelijk installatie die geschikt is voor toepassing in de recreatievaart te ontwikkelen.

Aan beide voorwaarden is nog niet voldaan en volgens ingewijden die met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om de tafel zitten over de concrete uitwerking van de verzegelingsplicht zijn er de afgelopen twee jaar nog geen noemenswaardige stappen ondernomen waaruit blijkt dat er aan deze voorwaarden invulling wordt gegeven.

## INGANGSDATUM

Omdat de eerder aangekondigde ingangsdatum van 1 januari 2021 inmiddels is verstreken en er vanuit het ministerie niets naar buiten is gebracht over de ontwikkelingen rondom de invoering van de verzegelingsplicht, hebben wij het ministerie gevraagd naar de stand van zaken. In



Vuilwaterafpompstations, zoals deze in Joure, zijn er nog lang niet overal. Foto: Janny Polak.

een schriftelijke verklaring laat de woordvoerder van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat weten dat de verzegelingsplicht nog in voorbereiding is. "De volgende stap is een internetconsultatie en op dat moment is er meer over te zeggen." Op welke termijn de invoering van de verzege-

lingsplicht mag worden verwacht kan het ministerie op dit moment niet zeggen. Het feit dat het kabinet nu demissionair is, bespoedigt het proces in ieder geval niet. Invoering van de maatregel hoeft dan ook komend vaarseizoen nog niet te worden verwacht.



# STRIJD ONDER WATER

Niet zelden wekt de mate waarin een 'opofferingsanode' al na één vaarseizoen is weggevreten verbazing. Het is weliswaar een goed teken dat de bescherming van de schroefas, schroef of zelfs het hele stalen of aluminium schip blijkbaar werkte, maar wat is hier de oorzaak van? Motorboot duikt onder water en maakt het onzichtbare proces van galvanische corrosie inzichtelijk.

RENÉ WESTERHUIS

De theoretische uitleg is recht-toe-recht-aan: wanneer twee verschillende metalen (elektrodes) in een geleidende vloeistof (elektrolyt) terecht komen, die met elkaar verbonden zijn, gaat een elektronenstroom lopen van het minst edele metaal (anode) naar het meest edele metaal (kathode). Deze stroom ontstaat door het verschil in de mate waarin de metalen elektronen afgeven, als gevolg van de natuurlijke binding van die metalen met de vloeistof. Hierdoor ontstaat een proces waarin het minst edele metaal uiteindelijk volledig zal oplossen. We noemen dit galvanische corrosie en het is vergelijkbaar met het roesten (oxideren) van ijzer.

## COMPLEX

De praktijk is echter heel wat complexer: twee metalen is geen absolute voorwaarde - ook bij één metaalsoort komt het voor, bijvoorbeeld door een walshuid, lasnaden of mechanische spanningen. Daarnaast kunnen ongewenste elektrische stromen veroorzaakt door slechte isolatie van het boordnet (lekstromen) of andere oorzaken het proces ook nog eens versnellen. Wanneer je er niets tegen doet, ontstaan er oneffenheden en putjes in metalen delen zoals huid, schroef, schroefas of roerkoning. Het metaal kan zelfs zo poreus worden dat het breekt of scheurt. Ongeacht het

bouwmateriaal van het schip krijgt vrijwel iedere schipper dan ook onvermijdelijk met dit fenomeen te maken: oppervlaktewater is nu eenmaal een prima geleidende vloeistof en er zijn praktisch geen schepen zonder metalen delen onder de waterlijn. De snelheid van het proces en de te treffen maatregelen zijn voor iedere situatie uniek en afhankelijk van factoren aan boord, in het water en zelfs aan de wal! De optimale condities om bijzonder veel last van galvanische corrosie te krijgen, laten zich ongeveer zo schetsen: je hebt een stalen schip zonder een goed afsluitend verfsysteem (bij het boordnet ligt er zo links en rechts weleens iets los) en de aarde van de walstroom is – net als op het schip van je buurman – direct verbonden met de huid. Bovendien lig je op zout water. De vorige eigenaar heeft magnesium anodes geplaatst, die je niet mooi vond en derhalve bij de laatste verbeurt maar hebt meegeschilderd.

**OPOFFEREN**

Maatregelen tegen galvanische corrosie zijn allesbehalve nieuw, al in 1824 werd de koperen bekleding van houten schepen in Engeland beschermd met weekijzeren blokken. Met deze passieve methode bestrijd je galvanische corrosie met het eigen proces: gecontroleerde galvanische corrosie! Door de elektronen in een minder edel metaal (anode) vrij te laten komen, blijft het edeler metaal (kathode) intact. Hoe verder de metalen in de galvanische reeks (zie het kader verderop in het artikel) uit elkaar liggen, des te groter is het potentiaalverschil en de kans op succes. Het lijkt dus voor hand te liggen om altijd magnesium te kiezen. Voor ‘zuiver’ zoet water is dat ook zo, maar in zout water verdwijnt magnesium zeer snel. Langer dan 7 dagen van zoet naar zout verhuizen betekent onherroepelijk vervangen. Echt zoet water is er ook niet zoveel: water achter zeesluizen, water in verbinding met getijdegebieden en ook water met veel kunstmestresten hebben in meer of mindere mate brakke eigenschappen. Hier is een aluminiumlegering het aangewezen materiaal. Zink is uitsluitend geschikt voor zout water, in zoet water slaat het direct dicht met een dikke witte oxidatielaag. Twee soorten tegelijkertijd voeren heeft geen enkele zin, het laagste materiaal uit de galvanische reeks vreet weg zonder verdere bescherming te bieden. Ook actieve kathodische bescherming is mogelijk en wordt veel toegepast in koelsystemen van zeeschepen, op woonschepen en bij stalen sluisdeuren en damwanden. Hierbij zorgt een voedingsapparaat voor een soort kunstmatig effect (opgedrukte stroom), waarbij het vrijkomen van elektronen uit het metaal via een ijzer-siliciumanode en een gelijkspanning wordt tegengegaan. Hierbij wordt geen materiaal opgeofferd, maar moet de voeding wel continu aanstaan. De keuze tussen passief en actief is dus vooral een economische.

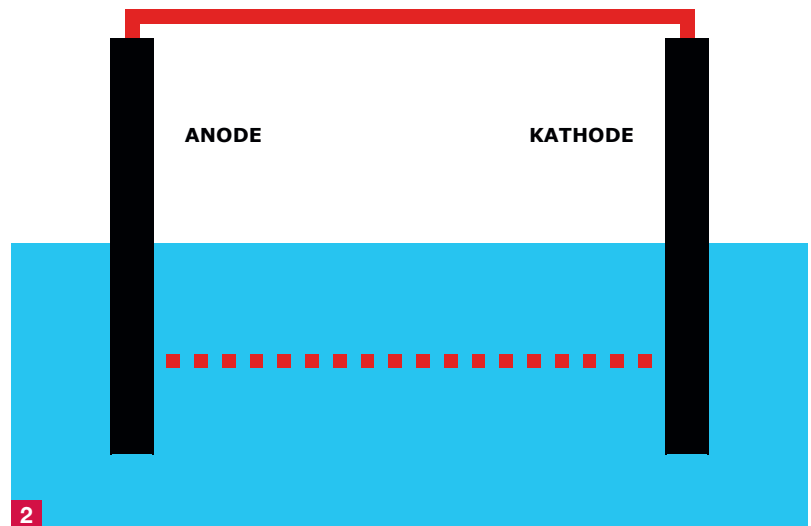
**MAATREGELEN**

In principe is een opofferingsanode alleen nodig om blanke metalen delen zoals schroef, schroefas of roerkoning te beschermen. Stalen rompen of gegoten kielen voorzien van

een goed afsluitend verfsysteem kunnen immers geen elektronen afgeven. De huid van aluminium schepen heeft een zeer dichte structuur en is van nature al met een dun oxidatielaagje afgesloten. Anodes dienen dan ook vooral preventief aanwezig te zijn en wanneer ze toch (snel) invreten, zijn beschadigingen in de coating in combinatie met lekstromen meer dan gemiddeld de voornaamste oorzaak. Lekstromen kunnen ontstaan in alles wat elektrisch geleidt, dus ook in bilgewater van polyester en houten schepen of water aan dek. Het is zaak dat het boordnet volledig op

**1 Correcte plaatsing van anodes.**

**2 Schematische voorstelling van galvanische corrosie. Door het potentiaalverschil tussen verschillende metalen ontstaat een elektrische stroom die het minst edele metaal uiteindelijk volledig wegvreet.**

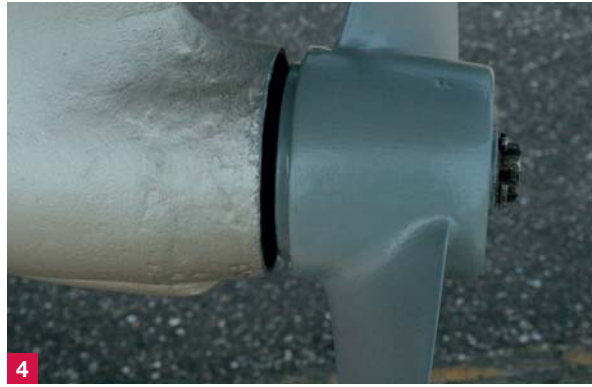


**NIET VAN GISTEREN**

In 1824 beschreef de Brit Sir Humphry Davy als eerste het begrip ‘kathodische bescherming’ zonder het nog volledig te doorgronden. Bij een proef met HMS Samarang - een fregat van de zesde klasse - gebruikte hij weekijzeren blokken. Die proef slaagde boven verwachting, maar de Royal Navy zag af van verdere invoering omdat de koperen beplating (die de houten romp beschermd tegen paalworm) sneller aangroeide dan voorheen.



3



4



5



6



7



8



9



10

- 3 De slechte werking van deze anode zie je aan het ruwe oppervlak van de schroefas.
- 4 De anode op deze saildrive is keurig geplamuurd en geschilderd, maar kan daardoor zijn werk niet doen!
- 5 Voor deze gietijzeren kiel kwam de anode blijkbaar wat aan de late kant, het oppervlak is veranderd in een maanlandschap.
- 6 De anode is volledig dichtgeslagen en door het ontbreken van een goed afsluitend verfsysteem is ook de huid van dit stalen schip flink aangetast.
- 7 Deze anode is al aardig ingevreten maar er resteert voldoende omvang voor nog een seizoen.
- 8 Met een extra anode die je in de haven overboord hangt gaan de vaste anodes langer mee.
- 9 Hier geldt maar één advies: dringend vervangen, meer dan 40 procent van de anode is verdwenen.
- 10 De ijzeren roerhak van deze polyester sloep wordt weliswaar keurig beschermd met een anode, maar deze is grotendeels dichtgeslagen.

orde is. De toepassing van professioneel installatie- en isolatiemateriaal, waterdichte pluggen en de juiste zekeringen betaalt zichzelf terug. Hoofdschakelaars om zowel start als lichtaccu in de haven volledig los te koppelen mogen nooit ontbreken. De randaarde van de walspanning kan veel problemen veroorzaken, omdat de aardpen van de walinstallatie zich in het grondwater bevindt dat in verbinding staat met het water van de ligplaats. De randaarde weglaten is echter zeer gevaarlijk en bovendien is het verbinden van de randaarde aan de scheepsaarde volgens de huidige regelgeving verplicht. Door de rechtstreekse verbinding tussen wal- en boordnet galvanisch te scheiden ontstaat een scheepsaarde die niet langer rechtstreeks is verbonden met de randaarde van de walspanning (red.: zie Motorboot juni 2018, blz.55).

### OMGEVING

Wanneer aan boord alles tiptop is geregeld en een anode toch snel invreet, kunnen alleen externe factoren de bron zijn, zoals andere schepen in de haven of stalen damwanden. Deze zijn lang niet altijd voorzien van kathodische bescherming waardoor de anodes van het schip de damwand gaan beschermen en binnen de kortste keren volledig weg zijn. Ook houten damwanden die met een koperhoudend impregneermiddel zijn behandeld kunnen problemen geven. Een extra anode hangend naast het schip is in die situatie een mogelijke oplossing.

### BOVEN WATER

Ook boven de waterlijn kan atmosferische galvanische corrosie optreden bij constructies waarin verschillende metalen met elkaar in contact staan. Vocht in de lucht of regenwater fungeren dan als elektrolyt. Vooral onbehandeld of beschadigd aluminium is zeer gevoelig voor zo'n beetje alles hoger in de galvanische reeks, tenzij gebruik wordt gemaakt van isolatiematerialen. Bij stalen schepen met een aluminium opbouw zal altijd een kunststof tussenlaag aanwezig zijn en worden stalen bevestigingsbouten voorzien van doorlopende nylon bussen en ringen aan boven- en onderzijde.

### TIPS

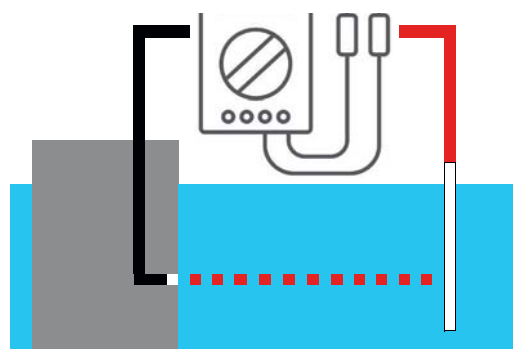
Vervang een opofferingsanode aan het einde van het seizoen wanneer deze voor 40 procent is verdwenen. Is er meer van over, borstel dan goed alle aanslag weg. Pas daarbij op dat er geen resten van een staalborstel achterblijven, deze beperken de werking van de anode.

Zorg ervoor dat een stalen schip of stalen delen aan een polyester of houten romp altijd voorzien zijn van een volledig afsluitend verfsysteem. Magnesium anodes mogen nooit rechtstreeks op een verflaag worden gemonteerd. De verflaag wordt dan zeker aangetast. Kies voor een (extra) anode een plek waarbij deze de te beschermen delen kan 'zien', maar vermijd een plek te dicht bij loggevers of transducers van dieptemeters.

Last but not least: schilder een anode nooit! 

### ZELF CONTROLEREN

Met een hoogohmige multimeter en een flink eind 2,5 mm<sup>2</sup> massiefkoperen installatiedraad waarvan enkele centimeters aan het einde zijn afgestript kun je zelf meten of je schip voldoende is beschermd. De koperdraad verbind je met de 'plus' van de multimeter en een blank deel van het schip of de te beschermen delen zoals een schroefas met de 'min' van de multimeter. Vervolgens hang je het afgestripte deel van de koperdraad direct naast het schip in het water. Meet je bij een stalen of aluminium romp een potentiaalverschil van minimaal 600mV (millivolt) of meer dan is de kathodische bescherming voldoende. Bij alleen een rvs schroefas plus schroef ligt het getal rond de 400mV.



### GALVANISCHE REEKS

In de onderstaande lijst staan metalen volgens de galvanische reeks op rij. Hoe verder uit elkaar des te groter is het potentiaalverschil in een geleidende vloeistof. Het maakt gebruik van magnesium, zink en aluminium voor opofferingsanodes direct duidelijk!

Platina  
 Goud  
 Aquamet 22  
 Roestvast staal 316  
 Aquamet 17  
 Roestvast staal 304  
 Nikkel-aluminium-brons  
 Roestvast staal 431  
 Roestvast staal 4122  
 Mangaanbrons  
 Koper  
 Tin  
 Messing  
 Staal C45  
 Staal C35  
 Staal C22  
 Aluminium legering  
 Zink  
 Magnesium



# DE GRENS OVER

Met een beetje boot komt ook het nodige papierwerk om de hoek kijken. Zeker als je de grens oversteekt. Naar welke documenten kan door de buitenlandse autoriteiten worden gevraagd en wat ben je dan verplicht om bij je te hebben? Motorboot zet daarom op een rij naar welke documentatie gevraagd kan worden.

BAS HOEKSTRA

Omdat er recent veel over te doen was, steken we van wal met het Internationaal Certificaat voor Pleziervaartuigen, het ICP. In Nederland geldt voor de meeste categorieën pleziervaartuigen geen registratieplicht. Binnen Europa is het daarentegen in vrijwel alle landen verplicht om over een officieel registratiebewijs te beschikken. Daarom werd het ICP in het leven geroepen. Het document geldt als officieus eigendomsbewijs van het vaartuig in een aantal Europese landen, die de resolutie van de Economic and Social Council van de United Nations ECE/TRANS hebben getekend. Dit document bevat naast de gegevens van de eigenaar een beschrijving van het schip en de aanwezige apparatuur en is twee jaar geldig. De landen die het ICP erkennen als officieus eigendomsbewijs zijn: Oostenrijk, België, Kroatië, Tsjechië, Frankrijk, Duitsland, Hongarije, Litouwen, Luxemburg, Roemenië, Servië, Slowakije

en ondanks de Brexit ook het Verenigd Koninkrijk. De discussie van afgelopen jaar ging erom of het ICP gebruikt mocht worden om onder Nederlandse vlag te varen. Volgens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) is het ICP uitdrukkelijk geen bewijs van nationaliteit en registratie en geeft niet het recht de Nederlandse vlag te voeren. I&W heeft in Nederland het Koninklijk Nederlands Watersportverbond ([www.watersportverbond.nl](http://www.watersportverbond.nl)) en de Koninklijke Nederlandse Motorbootclub ([www.knmc.nl](http://www.knmc.nl)) gemachtigd om het ICP af te geven. De KNMC laat op hun site weten dat het momenteel alleen in zeer dringende gevallen een aanvraag voor het ICP behandelt omdat met ingang van 1 maart 2021 de voorwaarden om een ICP aan te vragen zullen wijzigen. Het Watersportverbond wijst potentiële aanvragers via haar site ook op aanstaande wijzigingen.

**1** In Duitsland controleert de waterpolitie of bijvoorbeeld de papieren aan boord in orde zijn. (Foto: Hans Gobes)



## DE ZEEBRIEF

Het ICP is dus een officieus eigendomsbewijs. Een zeebrief is daarentegen een officieel eigendomsbewijs. Wat een zeebrief tot een officieel eigendomsbewijs maakt, is dat de boot daarvoor ingeschreven moet staan bij het Kadaster. In Nederland zijn pleziervaartuigen dus geen registergoederen. Je bent niet verplicht om je boot te laten registreren. Maar een teboekstelling bij het Kadaster is dus wel voorwaarde om in aanmerking te komen voor een zeebrief. Let er op dat je de boot als zeevaart te boek laat stellen en niet als binnenvaart. En de zeebrief is momenteel het enige alternatief voor het ICP als je naar landen vaart die zich niet committeren aan het ICP. Een zeebrief is dus het officiële bewijs van de nationaliteit van de boot en geeft je het recht om onder Nederlandse vlag te varen.

De zeebrief wordt afgegeven door de Inspectie Leefomgeving en Transport (onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat). Op de site [www.ilent.nl](http://www.ilent.nl) staan de procedure en tarieven vermeld bij het onderwerp 'pleziervaartuigen op zee'.

## BTW-VERKLARING

Je moet altijd kunnen aantonen dat de btw over jouw boot betaald is. Dat kan met de originele aankoopfactuur, waarop de btw vermeld is. Met die nota, een kopie van je identiteitsbewijs of paspoort, een koopovereenkomst en een kopie van het verzekeringsbewijs kun je bij de douane een btw-verklaring (via [www.belastingdienst.nl](http://www.belastingdienst.nl)) voor een pleziervaartuig aanvragen. Zo'n verklaring is een vereiste als je buiten de zeegebieden van de Europese Unie, de zogenaamde 12 mijlszone, gaat varen en daarna terugkeert naar een haven in één van de EU-lidstaten. Je moet dan bij een controle door de douane een btw-verklaring kunnen overhandigen. Ook watersporters die naar de Wadden gaan doen er verstandig aan om een btw-verklaring aan boord te hebben.

## VAARBEWIJS

Natuurlijk moet je kunnen varen. Daarvoor hebben we in Nederland de verschillende vaarbewijzen. Het Klein Vaarbewijs I is (in Nederland) nodig voor het varen met schepen die vijftien meter of langer zijn. Ook als je boot sneller vaart dan 20 km/uur dan heb je een vaarbewijs nodig. Wil je ook op ruim water varen (IJsselmeer, Waddenzee en Zeeuwse en Zuidhollandse Stroom) dan moet je het Klein Vaarbewijs II bezitten. Met deze vaarbewijzen op zak zit je in het buitenland altijd goed, want het verschaft je gelijk het Internationaal Certificate of Competence (ICC).

## ICC

Steek je de grens over, dan heb je als schipper van een pleziervaartuig in de meeste gevallen een internationaal vaarbewijs nodig. Daarvoor is het International Certificate of Competence (ICC) in het leven geroepen. Het ICC krijg je sinds 1 januari 2010 automatisch bij vaarbewijzen voor de recreatievaart.

Hieronder staat van welke type ICC uw vaarbewijs is voorzien:

- Het Klein Vaarbewijs I is tevens een ICC Inland waters
- Het Klein Vaarbewijs II is tevens een ICC Inland plus Coastal waters
- Het Groot Pleziervaartbewijs I is tevens een ICC Inland waters
- Het Groot Pleziervaartbewijs II is tevens een ICC Inland plus Coastal waters

## RIJN SPORTPATENT

Een Rijn Sportpatent is vereist voor het varen op de Duitse Rijn (boven het Spijksche Veer) met een recreatievaartuig van 15 tot 25 meter. Voor schippers van Nederlandse recreatievaartuigen met een lengte tot vijftien meter is op de Duitse Rijn het (Nederlandse) Klein Vaarbewijs I voldoende.


## OOK NODIG

- Ship- en crewlist: Verder heb je voor het varen in het buitenland een scheeps- en bemanningslijst nodig waarop de gegevens van het schip staan en wie op het schip meevaart, inclusief adresgegevens, paspoortnummer en geboortedata.
- Registratie zendapparatuur: Als je een marifoon en/of radar aan boord hebt, zorg dan dat je hier de benodigde certificaten voor hebt en dit kan aantonen. Met registratie van alle zendapparatuur bij het Agentschap Telecom.
- Pleziervaartuigenverzekering: De boot dient verzekerd te zijn voor het relevante vaargebied.
- Logboek.

## BELGIË

Wanneer je vaart op de Vlaamse waterwegen moet je verplicht beschikken over een vergunning. Het voormalige vignet is vervangen door een digitale vergunning die je vooraf kan aankopen via de site [www.visuris.be](http://www.visuris.be). Met deze vergunning heb je toegang tot alle Vlaamse vaarwegen en de bediening van sluisen en bruggen. De kosten zijn afhankelijk van de periode dat je wilt varen.

## FRANKRIJK

In Frankrijk zijn er meerdere instanties die de waterwegen beheren. De grootste is het Voies Navigables de France (VNF), enkele waterwegen vallen onder het beheer van de staat, enkele onder de stad Parijs, de Rhône valt toe aan Compagnie Nationale du Rhône (CNR) en het Caneaux de Bretagne is beheerder in Bretagne. Op de Bretonse wateren na moet je in Frankrijk vignetten aanschaffen. Een vignet is verplicht voor boten langer dan 5 meter en een vermogen van 6 pk en meer. Een vignet is te bemachtigen via de site van de VNF, namelijk [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr). Je hebt vignetten die geldig zijn voor verschillende tijdvakken. Om een vignet te bemachtigen moet een eigendoms-/registratiebewijs van de boot worden overlegd. Tot op heden volstond het Internationaal Certificaat voor Pleziervaartuigen. De regels met betrekking tot dit certificaat worden echter aangescherpt. 

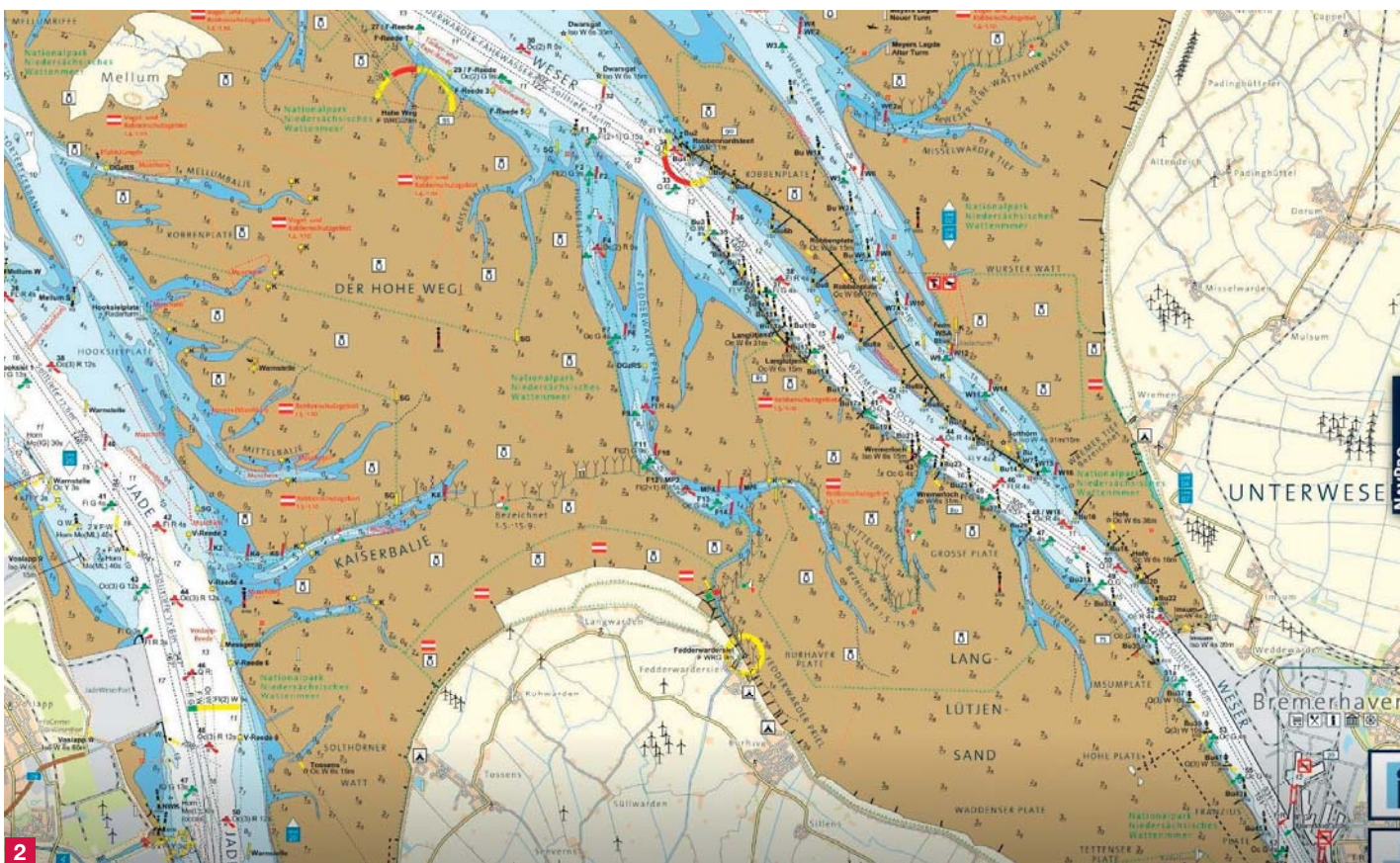


1

# VAN NEDERLAND NAAR DUITSLAND

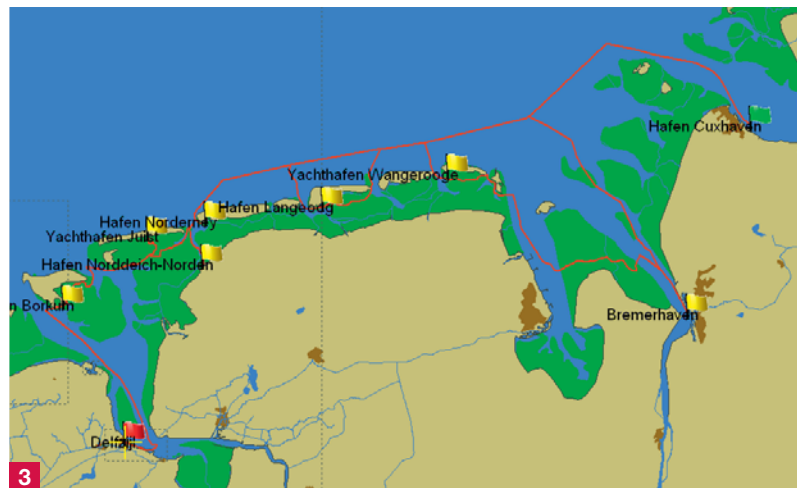
In mijn boekje 'Varen in Duitsland' dat is te bestellen via [Motorboot.com](http://Motorboot.com), geef ik een overzicht van kortere en langere vaarroutes door Duitsland, die bij elkaar een groot deel van de Duitse vaarwegen bestrijken. Zeven routes van verschillende lengte en duur die vanuit Nederland goed te doen zijn, worden beschreven. In dit artikel beschrijf ik de aanlooproutes naar de plaatsen waar u de grens kunt passeren. Waar u Duitsland binnenvaart wordt bepaald door de bestemming waar u heen wilt, maar ook de plaats van waar u vertrekt.

HENK NOOTER



- 1 Het is heerlijk vertoeven op de Moezel.
- 2 Detail van de oversteek vanaf Wangerooge via de Jade.
- 3 Hoppen over het Wad van Delfzijl naar Cuxhaven.
- 4 Weser bij Bremerhaven.

Vanuit Nederland is er een viertal plaatsen waar men de grens naar Duitsland kan passeren, te weten Delfzijl, Ter Apel, Lobith en Maastricht (de route naar de Moezel). Vanuit het zuiden en midden van het land kost de aanlooproute naar Delfzijl en Ter Apel al gauw een paar dagen. Niets mis mee, maar als je toch een beetje wil opschieten bijvoorbeeld richting Berlijn, is het wel iets om rekening mee te houden. De route naar en vanaf Delfzijl kent geen hoogtebeperkingen en is een redelijk snelle route richting Haren en verder Duitsland in.



### DELFIJL

Delfzijl biedt u de aansluiting over de Ems naar het noorden en via de Duitse Wadden richting Weser en Elbe. Als doorvaartroute naar verder gelegen bestemmingen is dit vaarwater minder geschikt. Het grillige weer in de Duitse Bocht kan behoorlijk roet in het eten gooien. Vanaf Wangerooge zijn er nauwelijks of geen alternatieven tot Cuxhaven of Bremerhaven. De oversteek vanaf Wangerooge via de Jade en de Kaiserbalje over Der Hohe Weg naar Bremerhaven is best een spannend stuk! De noordelijke winden zijn ongunstig en dit betekent bijna altijd wachten op beter weer. Met goed weer bent u vanaf Delfzijl toch al gauw zes dagen onderweg tot de Elbe en het Nord-Ostsee-Kanal.





## DE DUITSE WADDEN

Zonder enige kennis en ervaring van schipper en bemanning met het varen op getijdewater is buitenom over de Duitse Wadden naar de Elbe niet aan te bevelen. Ook de oversteek van de monding van de Weser naar Bremerhaven en verder de Duitse Bocht naar Cuxhaven is af te raden voor schippers die ervaring met groot water ontberen. Schippers die wel over benodigde nautische ervaring met een motorboot beschikken, kunnen in ieder geval als alternatief Bremerhaven binnendoor bereiken via het Küstenkanal. Vanaf Delfzijl ga je de Ems op naar het zuiden langs Papenburg, Leer, sluis Herbrum, sluis Bollingerfähr en sluis Dörpen in het Küstenkanal. De laagste brug is 4,50 meter. Met een opkomende vloedstroom in de vroege ochtenduren vanaf Delfzijl op de Ems kunt u in één dag naar Sürwold in het Küstenkanal varen. Leer is eventueel een goede gratis tussenstop aan de buitenzijde van de sluis. Sürwold, 15 km voorbij de sluis van Dörpen in het Küstenkanal, is een prima stopplaats. Vandaar gaat de tocht verder via Oldenburg. Na de sluis in Oldenburg komt u op het getijdewater van de Hunte en de Weser. Met de ebstroom op de Hunte en de Weser vaart u verder tot Bremerhaven. In Bremerhaven ligt achter de zeewaterkering een grote moderne marina met alle voorzieningen die zeker een bezoek waard is. Bremerhaven is dan de stopplaats om het tij en het weer af te wachten. Bij voortzetting van de tocht buitenom vanaf Bremerhaven langs de Duitse Bocht naar Cuxhaven aan de Elbe moet u geluk hebben met het weer.

Varen over de Duitse Wadden is op zich al een vakantie meer dan waard. De eilanden Borkum, Juist, Norderney, Baltrum, Langeoog, Spiekeroog en Wangerooge zijn mooie bestemmingen. Maar ook dan moet er flink gerekend wor-

den met hoog- en laagwaterstanden wanneer u over een wantij kunt naar de volgende haven. Maar zonder tijdsdruk is het een interessante ervaring om in overleg met lokale havenmeesters en andere motorbootvaarders te bepalen wanneer u kunt vertrekken. In de uitgaven februari, maart en april 2019 van Motorboot staat de tocht en het verblijf van de 'Sarah' op de Duitse Wadden prima beschreven.

## ELBE

Motorboten met een maximale doorvaarthoogte van 2,70 meter kunnen deze route binnendoor vanaf Delfzijl over het Küstenkanaal uiteraard ook volgen tot Bremerhaven. Vanaf Bremerhaven gaat u dan niet verder buitenom, maar naar de verbinding ghaat u binnendoor over de rivier de Geeste en het Hadelnerkanal; een mooie verbinding door een natuurgebied via Berderkesa tot aan Otterndorf aan de Elbe. Via de Elbe komt u bij Brünsbüttel aan het begin van het Nord-Ostsee-Kanal. Dit kanaal vormt de verbinding naar Kiel en Denemarken. De Deense Wateren zijn een prachtig uitgestrekt vaargebied. Let wel op: de sluis in Otterndorf is vanaf 2018 tot voorjaar 2022 gesloten. De oude sluis en tunnel onder de dijk met doorvaart naar de Elbe worden totaal vernieuwd. Volgens de laatste stand van zaken ligt de bouw volledig op schema en staat de opening gepland voor april 2022. Verder over de Elbe met de vloedstroom mee vindt u mooie Hanzesteden als Stade en Hamburg. Via het Elbe-Lübeck-Kanal kunt u naar Lübeck-Travemünde. Deze steden zijn ook goed bereikbaar binnendoor over het Mittellandkanal en het Elbe-Seiten-Kanal. Vanaf Oldenburg over de Hunte kunt u bij Elsfleth de Weser op richting Bremen en verder tot Minden aan het Mittellandkanal. Op de Weser vanaf Bremerhaven tot aan de

**5** Overzicht van de hoofdvaarwegen in Duitsland.

**6** Ems afslag Küstenkanal.

**7** Het Mittellandkanal biedt prachtige vergezichten.

sluis Hemelingen bij Bremen loopt er een vloed- of eb-stroom. Vanaf Bremen tot Minden is de Weser gekanaliseerd met een geringe 1-2 km stroming. Vanaf Minden aan het Mittellandkanal heeft u de keuze richting Hannover en Berlijn of terug richting Nederland. Het Mittellandkanal is 325 km lang met maar twee sluisen. Dit kanaal is alles behalve saai en loopt door een rijk begroeide omgeving met tussendoor fraaie vergezichten.

### **TER APEL**

Deze route ligt zeker voor de Randstad en de zuidelijke helft van Nederland centraler om de grens over te steken naar Duitsland. Via de Randmeren, Kampen, Zwartsluis en Hoogeveen richting Ter Apel vaart u over het Ter Apelkanaal. Vanaf de grens vaart u over het Haren-Rüthenbrock-Kanal naar Haren in Duitsland. De laagste brug in het Haren-Rüthenbrock-Kanal is 4,50 meter. Haren ligt aan een mooi meanderend stuk van de Ems. Afhankelijk van uw route vaart u vanaf Haren naar het zuiden over het Dortmund-Ems-Kanal langs Meppen en Lingen naar het Mittellandkanal. De laagste brug in het Dortmund-Ems-Kanal is 4,40 meter. Aangekomen bij Km-0 in het Mittellandkanal heeft u de keuze richting Hannover - Berlijn of verder over het Dortmund-Ems-Kanal naar Münster. Vandaar verder

over het Dortmund-Ems-Kanal en bij Km-21 naar stuurboord de afslag Wesel-Datteln-Kanal naar de Rijn. In het Wesel-Datteln-Kanal zijn goede ligplaatsvoorzieningen. Het kanaal komt bij Wesel uit in de Rijn. De laagste brug is hier 4,70 meter. Vanaf Haren een stukje terug naar het noorden over de Ems vaart u richting de aansluiting met het Küstenkanal en de verdere mogelijkheden zoals hiervoor beschreven richting Bremerhaven en Bremen.



**7**



### **LOBITH**

De route via de Boven-Rijn is uitsluitend geschikt voor motorboten met veel pk's en snelheid. De tegenstroom op de Rijn is toch al gauw 5-6 km. Hoger op de Rijn bij de versmallingen kan dit wel oplopen tot 8 km. Snelle motorjachten met een hoogtebeperking die naar de Moezel willen, gebruiken deze route. Bij Wesel in de Rijn is de aansluiting met het Wesel-Datteln-Kanal en vervolgens de aansluiting met het Dortmund-Ems-Kanal richting het Mittellandkanaal. Met voldoende vermogen is dit vanuit de richting Nijmegen/Arnhem een snelle route naar het Dortmund-Ems-Kanal en het Mittellandkanaal.

### **MAASTRICHT**

Deze prachtige stad is de verbinding naar één van de mooiste vaargebieden in Duitsland, te weten de Moezel, Saar en Rijn. Om op de Moezel te komen zijn er twee mogelijkheden. De hiervoor beschreven route over de Rijn stroomopwaarts is voor de meeste van ons helaas geen optie. Vanuit Zeeland en België kan de route via Antwerpen en het Albertkanaal naar de Belgische Maas een alternatief zijn. De meest gebruikelijke route is over de Maas door België en Frankrijk. De aanlooproute via het Julianakanaal in Nederland eindigt in Maastricht en gaat na de sluisen van Lanaye over in de Belgische Maas. Dit is een prachtige route langs Luik, Huy, Namen en Dinant.

De route via de Maas kent in Frankrijk voorbij Givet een hoogtebeperking van 3,50 meter in de tunnel van Ham. Net over de Franse grens in sluis 59 bij Givet koopt u uw vignet om over Le Canal de la Meuse te mogen varen ([www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)). Daar krijgt u tevens de afstandsbediening voor de 59 zelf-

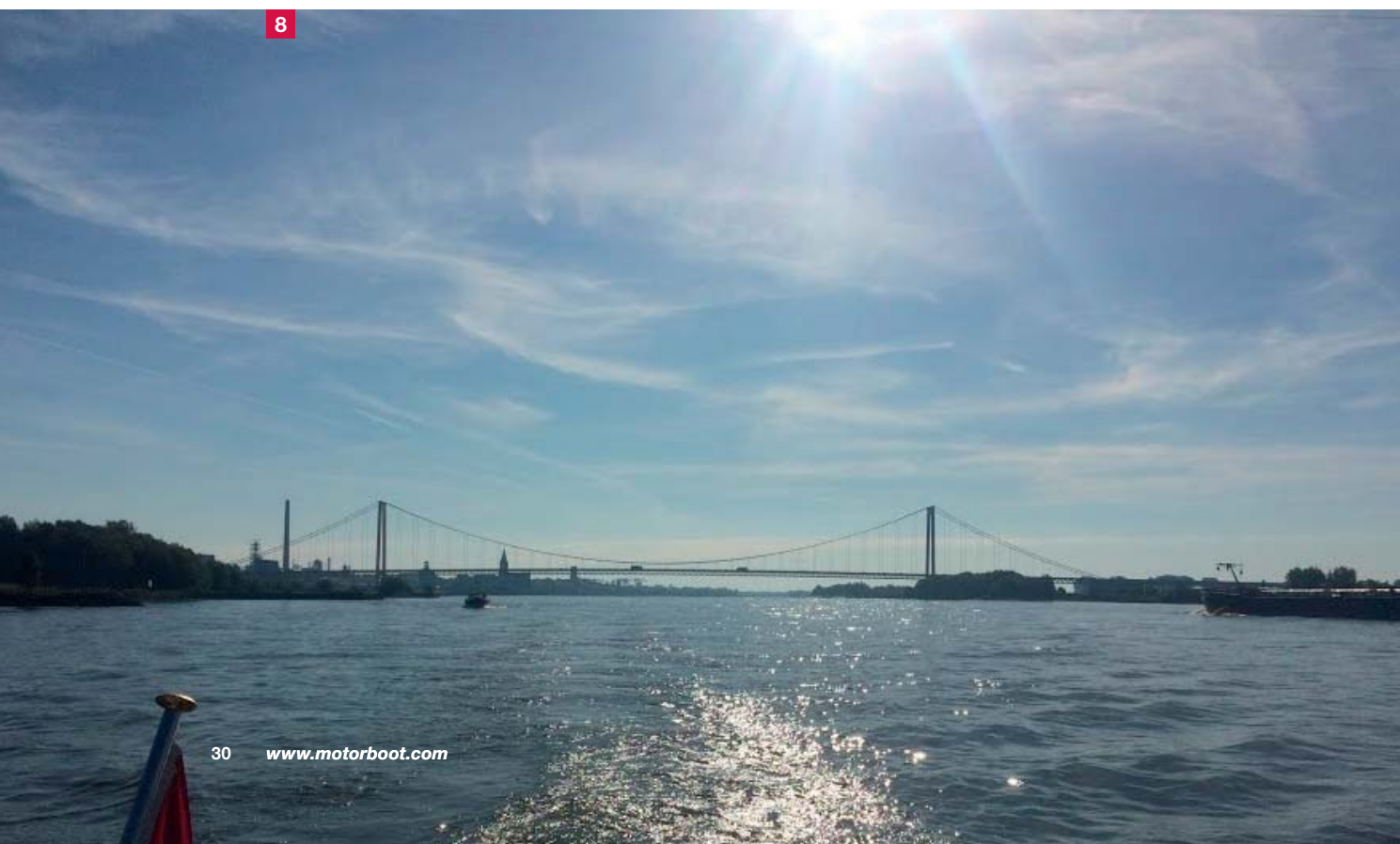
bedieningssluisjes in Le Canal de la Meuse. Dit zijn kleine sluisen met een lengte van 38,5 meter en een breedte van 5,05 meter. In de praktijk gaan er niet meer dan twee boten tegelijk in. U vaart elke dag alleen of met z'n tweeën. Met de zelfbediening van de sluisjes gaat de passage vlot. De vaarsnelheid is overal maximaal 6 km/uur, heel gunstig voor het brandstofverbruik. De passage van een sluis duurt meestal niet langer dan 35 tot 40 minuten. De sluisen zijn actief vanaf negen uur 's ochtends tot zes uur 's avonds. Op de stopplaatsen is het nooit echt druk, met pakweg 12 tot 18 boten. In Frankrijk loopt de route verder langs mooie plaatsen als Charleville-Mézières, Verdun en Toul. In Troussay passeert u de eerste sluis van de 59 in totaal. Na de 866 meter lange goed verlichte tunnel van Foug levert u de afstandsbediening in en passeert u in een paar uur de vlot bediende sluisentrap van 15 sluisen. Bij Toul komt Le Canal de la Marne au Rhin uit in la Moselle/de Moezel. Bij Frouard kunt u stuurboord uit naar Le Canal de la Marne au Rhin-Est voor een bezoek aan Nancy. Zeker de moeite waard! In het Franse deel van La Moselle vindt u mooie steden als Pont-à-Mousson, Thionville en Metz. Er ligt een bloemrijke haven tegen het centrum van Metz.

### **MOEZEL**

In Luxemburg vaart u langs de plaats Schengen en de jachthaven van Schwepsange met een zeer voordelige dieselpomp in de haven. Bij Km-201 stroomt de Saar in de Mosel/Moezel. Het is zeker de moeite waard om daar tijd voor in te plannen. De Saar is bevaarbaar tot aan de monding van het Saar Kanal. Het is een mooie brede rivier tussen dik beboste hellingen. Er is nauwelijks scheepvaart en

**8** De Rheinbrücke bij Emmerich. **9** Het karakteristieke uiterlijk van de stad Dinant in de Belgische Ardennen.

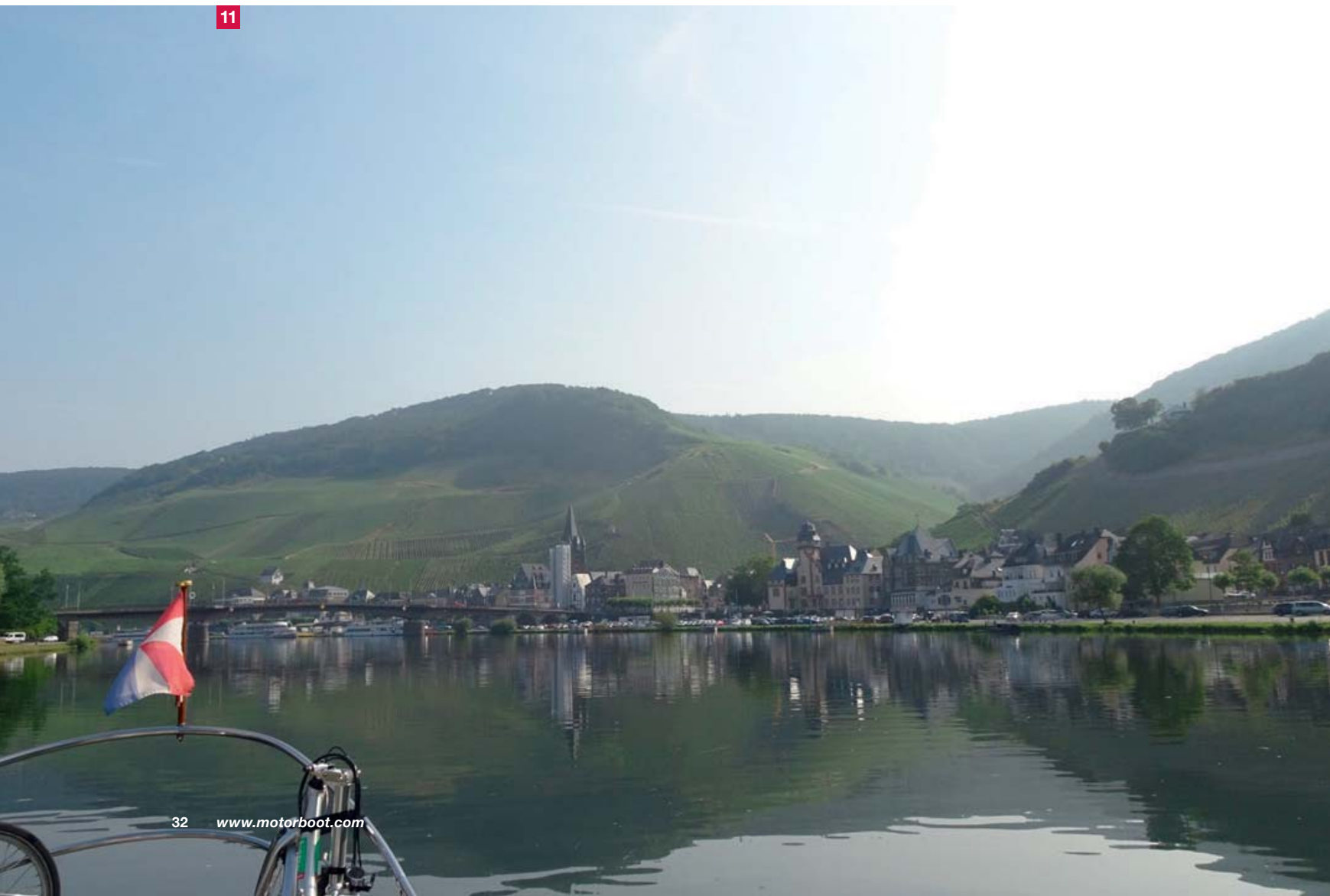
**8**





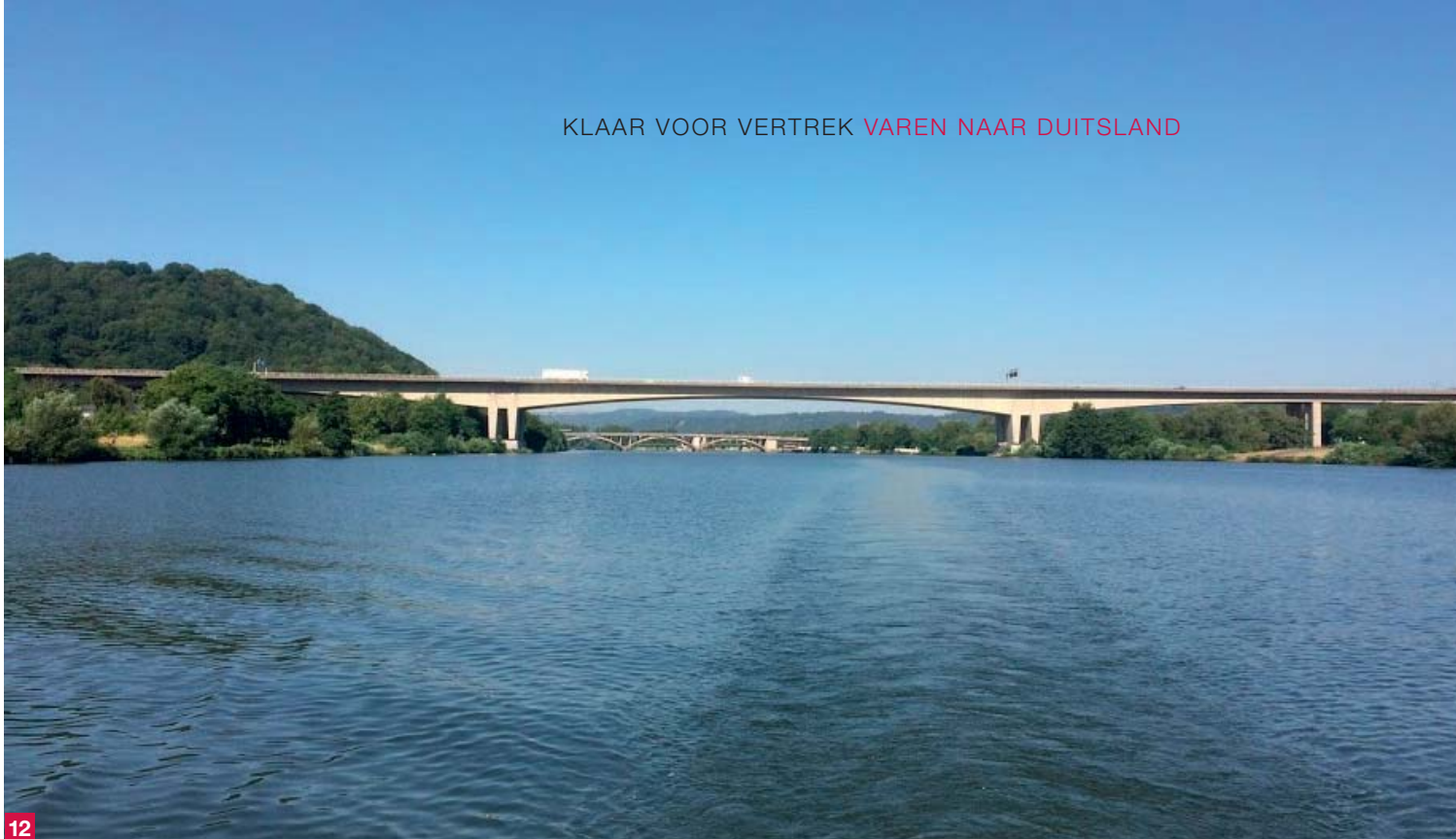


10



11





**10** Spoorbrug in de Maas bij Revin.

**11** Het idyllische Traben Trarbach aan de Moezel.

**12** Opvarig boven Schweich.

er zijn goede stopplaatsen onderweg. Verderop in Duitsland langs de Moezel zijn vele mooie dorpen en steden als Trier, Bernkastel-Kues, Traben-Trarbach, Cochem en Koblenz. Aan wijnproeverijen dus geen gebrek. Mocht u pech krijgen op de Moezel: in Traben-Trarbach bij Boote Polch is een service steunpunt van Volvo Penta dieselmotoren.

De grote sluizen in de Moezel worden redelijk vlot bediend. Naast de grote sluis bevindt zich een zelfbediening sportbootsluis van 18 x 3,30 meter. Als u daarin past, bent u verplicht deze te gebruiken. In alle sluizen in Duitsland is een reddingsvest dragen verplicht en daar wordt scherp op gelet. Op de Moezel heeft u een zeer geringe stroom mee richting de Rijn. In regentijd kan de stroming toenemen. De Moezel komt bij Koblenz uit in de Rijn.

Voorbij Koblenz aan de Rijn vindt u 6 km stroomopwaarts aan bakboordzijde de rivier de Lahn. Als u tijd heeft, is het de moeite van een bezoek zeker waard. Vanaf Koblenz is het een prachtige tocht terug over de Rijn langs steden als Keulen en Düsseldorf. De waterstand op de Rijn is echter wel iets om in de gaten te houden. Vele kleine haventjes hebben bij 'normale' waterstand al een geringe diepgang op de drempel van de haven. Een haven als Mondorf bij Km-660 is altijd bereikbaar. Van te voren informeren bij een haven kan u veel ongemak besparen. Met de stroom mee op de Rijn vaart u al gauw 15-17 km/uur. De Rijn is zo breed dat er voor vracht- én pleziervaart meer dan voldoende ruimte is. U kunt hier als u wilt flinke afstanden per dag afleggen. Afstand Koblenz – Emmerich 265 km.

In het boekje 'Varen in Duitsland' geef ik een uitgebreide beschrijving van de ligplaatsen en voorzieningen op al deze routes. Tevens vindt u een overzicht van de gebruikte vaarkaarten in Duitsland, België en Frankrijk inclusief een lijstje van watersporttermen in het Nederlands-Duits-Frans. 

## **WELKE VAARBEWIJZEN HEB IK NODIG?**

Het Nederlandse Vaarbewijs I en II zijn geldig in Duitsland. Klein Vaarbewijs deel II geldt tevens voor de Ems, de Weser, de Elbe en de Rijn. In Duitsland is het Klein Vaarbewijs deel I verplicht voor boten tot 15 meter. Klein Vaarbewijs deel II heeft u nodig voor boten langer dan 15 meter en/of boten die sneller varen dan 20 km/uur. Op de Rijn is voor deze categorie bovendien een 'Rijn sportpatent' verplicht.

## **NIET VERGETEN!**

- Paspoort of ID-kaart
- Vaarbewijs
- Marifoocertificaat/pasje
- Kopie verzekeringspolis
- Internationaal Certificaat Pleziervaartuigen  
(Het ICP werd tot voor kort in geheel Europa geaccepteerd als eigendomsbewijs van uw boot. Het document wordt op dit moment echter onderworpen aan een herziening. Voor meer informatie: [www.watersporters.nl/icp-aanvragen](http://www.watersporters.nl/icp-aanvragen))

## **WELKE VAARKAARTEN NEEM IK MEE?**

- Europa: PC-Navigo Europa
- Duitsland: Binnenkarten Atlassen nr. 2 t/m 10  
App Kartenwerft NavGo, Binnenkarten Digital
- België: Vaarwijzer Belgische Binnenwateren incl. de Moezel
- Frankrijk: Fluviacarte 9, Edition du Breil 4 en 17



# ONORTHODOX OVER RIJN EN MAIN

Wie van ons de Rijn op zijn verlanglijstje heeft, zal deze machtige rivier het liefste varen met de stroom mee. Denk aan het rondje Maas, Moezel, Rijn. Stroomopwaarts vraagt namelijk om het nodige motorvermogen. Als mijn broer Edzard en mij gevraagd wordt om een No Limit van de gelijknamige werf uit Groningen naar Saal an der Donau te varen, dan is het tegen de stroom in varen voor de boot in elk geval geen probleem.

TEKST: PETER BRAAM, FOTO'S: EDZARD BRAAM

De No Limit-werf in Groningen had een No Limit 1500, op dat moment nog genaamd BAZ84 klaarliggen voor de nieuwe tweede eigenaar, nadat ze de boot weer helemaal bij de tijd hadden gebracht met allerlei nieuwe toeters en bellen. De boot moest alleen nog op eigen kiel naar Zuid-Duitsland

gevaan worden, naar Saal an der Donau. Daar waar het Main-Donaukanaal in de Donau uitkomt en deze machtige rivier officieel bevaarbaar is, stroomafwaarts uiteraard. Geen probleem voor de boot, maar wel voor de werf. Vanwege de drukte kon uit het personeelsbestand niet even een be-

maning worden geleverd. En uitgaande van een normaal uurtarief voor twee man, zou het wel een kostbare aangelegenheid worden om van Groningen naar de plaats van bestemming - op 1.190 km afstand - te varen. Toevallig waren wij, Peter en Edzard Braam, beschikbaar. Eerder voeren wij



**1** Als schipper op de No Limt 1500 heb je goed zicht op het water en de apparatuur. **2** De route kent veel fraaie uitzichten op ruïnes en kantelen, zoals Slot Nusshausen aan het Main-Donaukanaal. **3** De tanks vol bij het bunkerstation van Millingen. **4** De mondig van de Main in de Rijn.

in 2016 met de Four Seasons, ook een No Limit 1500, om de noord (Engeland, IJsland, Groenland, Labrador enzovoort) naar Fort Lauderdale in de Verenigde Staten (red.: verslag in vier delen Motorboot oktober t/m januari 2017). Twee jaar later keerden we terug via Bermuda en de Azoren naar Nederland (red.: Motorboot oktober 2018). Daarmee diende een voor de hand liggende oplossing zich aan, waarin alle betrokken partijen zich konden vinden. Wij gingen deze boot wel 'even' naar Saal an der Donau varen voor een alleszins redelijke vergoeding.

## DE ROUTE

Na alle opties te hebben afgewogen waren er in theorie twee routes mogelijk: één vanuit Groningen oostwaarts via Delfzijl, de Dollard en dan de Ems op naar het zuiden om vervolgens bij Duisburg de Rijn op te gaan. Maar dat zou de nodige bruggen en sluisen be-

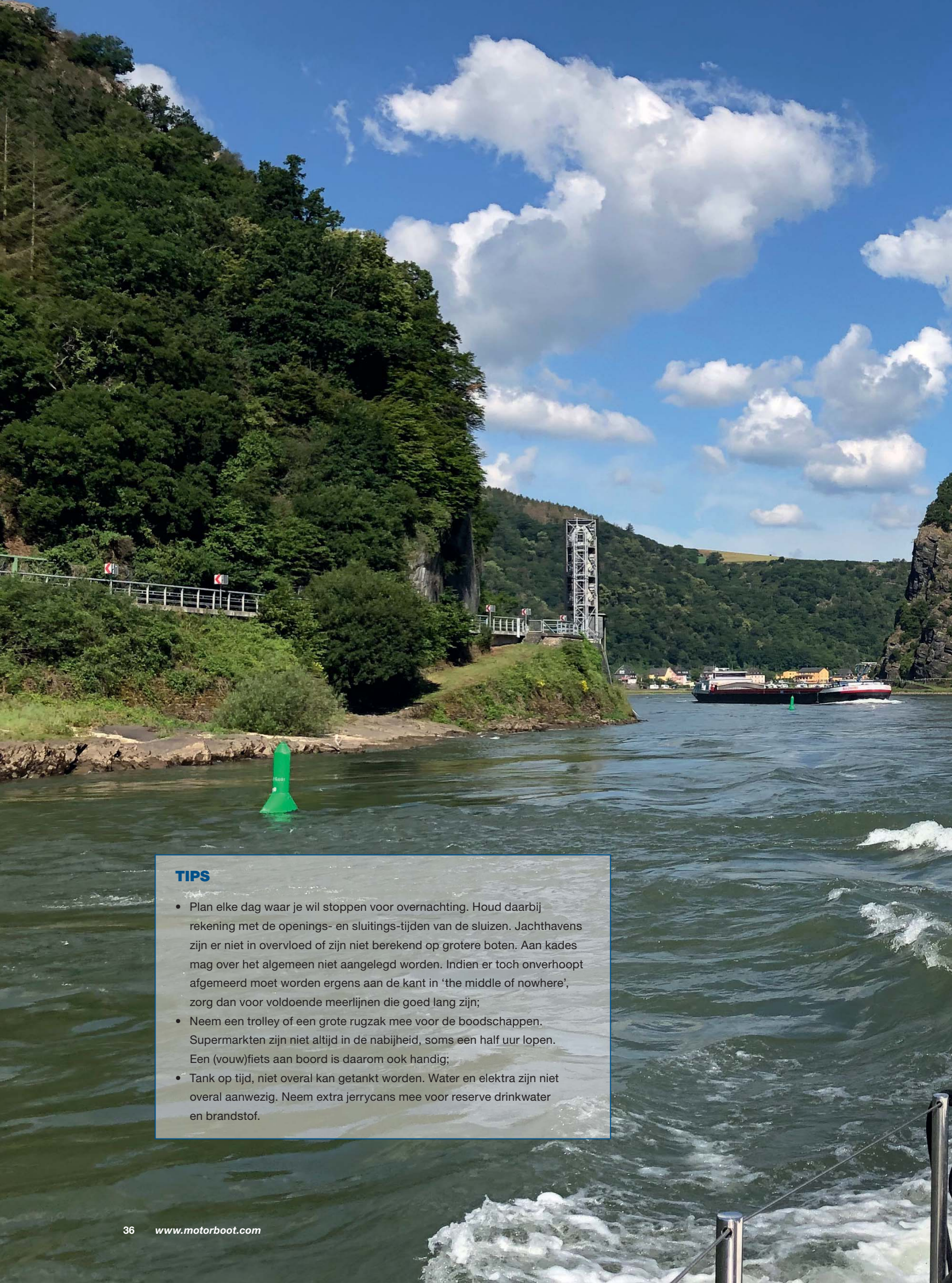
tekenen tot aan Duisburg. De tweede route was via Lemmer, het IJsselmeer en dan over de IJssel naar Arnhem en daar de Rijn op. Groot voordeel van deze route vonden wij dat er vanaf Lemmer geen sluisen meer zijn tot Mainz (vlakbij Wiesbaden). Daar zouden we de Rijn dan verlaten om de rivier de Main te volgen tot aan Bamberg om daar het Main-Donaukanaal op te varen tot onze eindbestemming.

## OP WEG

We besluiten om de tweede route te nemen. De boot hebben we helemaal in gereedheid gebracht en we hebben alles aan boord om het wel even uit te houden. Het deel door Nederland verloopt soepel, hoewel we achteraf gezien misschien beter via het Amsterdam-Rijnkanaal hadden kunnen gaan. De slingerende IJssel, met haar soms stevige stroming naar Arnhem bleek nogal tijdrovend te zijn. Op

de Nederlands-Duitse grens gooien we de brandstoftanks nog eens helemaal vol. Eén van de weinige bunkerstations dat ook niet-rode diesel verkoopt.

Aangezien de BAZ84 een lengte heeft van net 15 meter, hebben wij geen Rijn sportpatent (brevet) nodig om deze rivier te bevaren. Voor de navigatie gebruiken we de kaart Deutsche Binnenwasserstrassen 7 (Der Rhein Koblenz bis Tolkamer), waarbij Tolkamer op de Nederlands-Duitse grens ligt. Het is een duidelijke en goed van nautische informatie voorziene uitgave en bovendien voorzien van interessante wetenswaardigheden over zaken op de oevers van de Rijn. Neem bijvoorbeeld de ruïnes van de brug van Remagen (tussen Bonn en Koblenz), één van de weinige Rijnbruggen die de geallieerden in maart 1945 vrijwel ongeschonden in handen kregen. Hitler heeft toen-tertijd wel vier vermeend verantwoordelijke officieren



### TIPS

- Plan elke dag waar je wil stoppen voor overnachting. Houd daarbij rekening met de openings- en sluitings-tijden van de sluisen. Jachthavens zijn er niet in overvloed of zijn niet berekend op grotere boten. Aan kades mag over het algemeen niet aangelegd worden. Indien er toch onverhoopt afgemeerd moet worden ergens aan de kant in 'the middle of nowhere', zorg dan voor voldoende meerlijnen die goed lang zijn;
- Neem een trolley of een grote rugzak mee voor de boodschappen. Supermarkten zijn niet altijd in de nabijheid, soms een half uur lopen. Een (vouw)fiets aan boord is daarom ook handig;
- Tank op tijd, niet overal kan getankt worden. Water en elektra zijn niet overal aanwezig. Neem extra jerrycans mee voor reserve drinkwater en brandstof.





6

**5** Ter hoogte van Lorelei stroomt de Rijn hard en is het 'krap', Daarom staan er 'verkeerslichten' op de wal (links op de foto). **6** Veel havens op de route zijn niet berekend op boten van 15 meter, maar het plekje Marina Bischberg was groot genoeg.

standrechtelijk laten executeren omdat zij de brug hadden moeten vernietigen, maar te weinig springstof hadden gebruikt. Uiteindelijk bezweek deze intussen zwaar beschadigde brug tien dagen later alsnog, enerzijds als gevolg van het vele zware militaire verkeer dat erover heen denderde en anderzijds omdat de Duitsers alsnog verwoede pogingen deden – onder andere met V2-raketten – om de brug onbruikbaar te maken. Daarbij verloren 28 met reparatie belaste U.S. geniemilitairen het leven. Of neem de imposante restanten van de door de Duitsers in maart 1945 opgeblazen spoorbrug bij Wesel. Deze brug, gebouwd tussen 1872 en 1874 met een lengte van 1.950 meter in de uiterwaarden van de Rijn, bestond uit 107 pijlers waarvan er drie in het water stonden. Onze eerste overnachting is in Düsseldorf. In de oude, centraal gelegen haven vinden we een goed geoutilleerde jachthaven. Het is vrijdagavond (Feierabend) en dat is duidelijk te merken, Corona of geen Corona. Overall volle terrassen en rondkuierende mensenmassa's.

### RELATIEVE RUST

Het varen op de Rijn zelf vinden we niet moeilijk. Het is een ruime, brede rivier met natuurlijk wel betrekkelijk veel vrachtverkeer. Het grote verschil

met voorgaande tochten is dat er géén typische Rijn cruises zijn. De enige schepen die we zien, liggen ergens afgemeerd, wachtend op coronavrije tijden. Toch wel een triest gezicht als je denkt aan al die mensen die op die manier hun brood verdienen. Naarmate het meer heuvelachtig wordt, zijn er veel burchten en ruïnes te zien bovenop of halverwege deze heuvels. Het levert prachtige landschappen op. Voor wie zijn klassiekers kent: inderdaad 'een reisje langs den Rijn' (Louis en Rika Davids 1906). De tweede nacht meren we af in Koblenz waar we een vrij kleine jachthaven vinden. Een prima plek. Daarna is het eigenlijk gedaan met het vinden van geschikte overnachtingsplaatsen. We treffen veelal hele kleine jachthavens, die absoluut niet geschikt zijn voor een 15 meter lange No Limit. Zo hebben we een nacht uit armoede vastgelegd aan een zeer krakkemikkelig uitzienend steigertje. Dat is wel een gemis op deze route door Duitsland. Zeker vergeleken met Nederland, waar veel mogelijkheden zijn om al dan niet 'buiten' of in een jachthaven te overnachten. En als er dan een dorpje is met een mooie steiger om aan te leggen, staat er aan het begin van de steiger 'Wilkommen in...' maar op de kop van de steiger niet zelden 'Verboden aan te leggen'. Het passeren van de Lorelei met haar

sterke stroming en nauw vaarwater is natuurlijk voor onze BAZ84 met haar sterke motoren een fluitje van een cent. Voor het vrachtverkeer geldt een streng verkeersleidingsysteem met 'verkeerslichten' op de oevers. Je kunt je zo voorstellen dat de steeds groter en langer wordende binnenvaartschepen hier makkelijk in de problemen kunnen komen.

### DE MAIN

Vlak na Wiesbaden verlaten we de Rijn en gaan de rivier de Main op. We hebben dan nog 388 km te gaan tot aan Bamberg met daarin 34 sluisen. Hemelsbreed is het zo'n 230 km! Voor de Main en het Main-Donaukanaal gebruiken we de Gewässerkarte Deutschland Süd met bijbehorende kaart. Daarin staan onder andere alle marifoonkanalen (UKW) die opgeroepen moeten worden bij het naderen van een sluis. Een echte sluiswachter zien we nergens, alles wordt op afstand vanuit een centrale bediend middels camera's.

De Main voert ons dwars door Frankfurt op een zonovergoten zondag met veel bootjes en boten, inclusief kano's en SUP's. De oevers liggen vol met mensen. Corona lijkt hier ver weg. Verder prijken op de wal imposante gebouwen, zoals dat van de Europese Centrale Bank (ECB). Er heerst drukte bij de sluis van Offenbach; naast het vrachtverkeer zijn er ook veel rondvaartboten en natuurlijk de spelevarenden. Kortom, veel reuring.

Net als op de Rijn geldt er geen snelheidsbeperking op de Main, op een tweetal kleine stukken na. Wij denken redelijk door te kunnen varen en streven ernaar zo'n 8 á 9 sluisen per dag te schutten. Dit lukt. Het gevolg is wel dat we soms in het bijna donker een overnachtingsplaats moeten vinden, die er zoals gezegd bijna niet zijn. Niet zelden geeft de kaart aan dat ergens een jachthaven is, maar blijkt dat het gaat om een haventje met boten tot zo'n vijf á zes meter.

Vlak voor Bamberg vinden we een behoorlijke jachthaven met een zeer vriendelijke en behulpzame havenmeester en een supermarkt op loop-

afstand. Bamberg (ook wel klein Venetië) is een bezoek meer dan waard. Niet voor niets staat de stad op de UNESCO werelderfgoedlijst.

### MAIN-DONAUKANAAL

Zo goed als we kunnen opschieten op de Main zonder een snelheidsbeperking, zo slecht gaat dat op het Main-Donaukanaal, waar we 171 km moeten afleggen en 16 sluizen moeten schutten. Met een maximaal toegestane snelheid van 13 km/uur en sluizen die wisselend tussen de 3 en 15 km van elkaar liggen heeft het passeren van een vrachtschip dat zo'n 8 km/uur vaart weinig zin. Want bij de eerstvolgende sluis wordt je verteld te wachten op het vrachtschip dat je zojuist met veel moeite hebt gepasseerd...

Achter zo'n binnenvaartschip aansukelen heeft dan wel weer het voordeel dat je tegelijk met hem de sluis binnen kunt schuiven. Zij regelen hun snelheid in overleg met de sluiswachters zodanig, dat er zo weinig mogelijk gewacht hoeft te worden. Maar het

maakt voor ons het varen wel een beetje 'langweilig'. Flauwe grapjes worden dan al snel leuk, blijkt als we achter een Nederlands vrachtschip in een sluis aansluiten en vragen wat voor snelheid hij aanhoudt. "Zo'n 8 à 9 per uur", is het antwoord. "Knopen?" vragen we. "Nee, kilometers per uur. Knopen zijn om vast te maken".

Rustig varende lezen we online wat achtergrondinformatie over dit stukje van onze route op Wikipedia: 'Al in 793 gaf Karel de Grote de opdracht om een kanaal (Fossa Carolina) te graven dat beide stroomgebieden met elkaar moest verbinden. De bouw was echter onsuccesvol en de werkzaamheden werden datzelfde jaar nog beëindigd. Tussen 1836 en 1846 werd tussen Bamberg en Kelheim het Ludwigskanaal gebouwd. Het is een smal kanaal, 178 kilometer lang met 101 schutsluizen dat door de opkomst van het spoor al gauw onrendabel werd. In WOII werd het kanaal beschadigd en in 1950 werd besloten het Ludwigskanaal te sluiten en deels te dempen. In 1960 werd begonnen

met de bouw van het Main-Donaukanaal. In 1972 werd Neurenberg met de Main verbonden en op 25 september 1992 werd het kanaal volledig opengesteld. Het kanaal is 171 km lang (inclusief kanalisatie van de Altmühl). Het begint aan de Main bij Bamberg en eindigt aan de Donau bij Kelheim.' De eerste sluizen schutten ons omhoog en later, ongeveer de tweede helft van het kanaal, weer naar beneden. Wat ons verbaast is het enorme verval in de sluizen op het kanaal. Dat is soms bijna 100 meter. Het enorme verval is begrijpelijk. Waar het Ludwigskanaal nog 101 sluizen had om het hoogteverschil te overbruggen, zijn dat er in het Main-Donaukanaal nog maar 16.

Uiteindelijk arriveren we na tien dagen op de plek van bestemming. Hoewel we door fraaie landschappen zijn gevaren was er weinig tijd voor 'sightseeing'. Het was af en toe 'persen', maar de BAZ84 is keurig afgeleverd in de grote jachthaven van Saal an der Donau, vlak na Kelheim waar het kanaal uitmondt in de Donau. 

### GOED OM TE WETEN

**Rijn Sportpatent:** Voor varen op de Rijn in Duitsland met een boot tussen 15 meter en 25 meter lengte moet je het Klein Vaarbewijs én het Rijn Sportpatent hebben.

**Kaarten:** Rijn: Deutsche Binnenwasserstrassen 7 -Der Rhein Koblenz bis Tolkamer. Main en het Main-Donaukanaal: Gewässerkarte Deutschland Süd met kaart en o.a. alle marifoorkanalen (UKW).

**Traject:** Totaal aantal kilometers: 1.190 km. Nederland: 260 km (Stad Groningen - Millingen aan de Rijn, grens Nederland/Duitsland); Rijn: 374 km (Millingen aan de Rijn - Main, monding in de Rijn); Main: 380 km (mondung Main in de Rijn - Bamberg); Main - Donaukanaal: 175 km (Bamberg - Jachthaven Kelheim/Saal an der Donau).

**Hoogteverschillen:** Groningen: 1 meter onder NAP; Sluis Hippoltstein (Main-Donaukanaal) 400 meter (= hoogste punt). Hier is ook de waterscheiding tussen de Rijn en Donau. Kelheim an der Donau: 343 meter. Sluizen: 53.

**Boot:** NoLimit 1500 van (lxbxd) 15,00 x 4,80 x 0,90 meter, kruiphoogte: 3,50 meter. Motorisering: 2 x Volvo Penta TAMD 75P EDC 480 pk / 353 kW. Tanks: brandstof: 3.000 l; water: 1.000 l; vuilwater: 800 l. Romp: Cortenstaal met aluminium opbouw. Boeg- en hekschroef: Vetus 160 kgf.



# 24 kleuren Mono-urethane jachtlak

**EPIFANES** 

Wij helpen je graag  
met deskundig advies:  
[www.epifanes.nl](http://www.epifanes.nl) > video's



[info@epifanes.nl](mailto:info@epifanes.nl) | helpdesk: 0297 360 366



The daycruiser reinvented



The Unsinkable Legend™



Dé Jachtmakelaar van de Randstad



Full service met alle faciliteiten



Dealer voor Nederland



- Jachtwerf voor alle soorten onderhoud en reparatie
- Winterstalling en werkplaats
- Botenlift tot 40 ton, ook met staande mast
- Gratis Wifi
- Verhuur sup boards, eiland en snelvaarvergunning
- 500 ligplaatsen
- 300 gratis parkeerplaatsen
- 20 vakmensen
- Ruim 100 ingevaren boten te koop

4,2 ★ Google

4,6 ★ facebook



## The world's most compact external thrusters

The brand new SX series are ultra compact external bow and stern thrusters that fit where others won't and offer a number of attractive benefits for boat builders as well as retrofit installations.

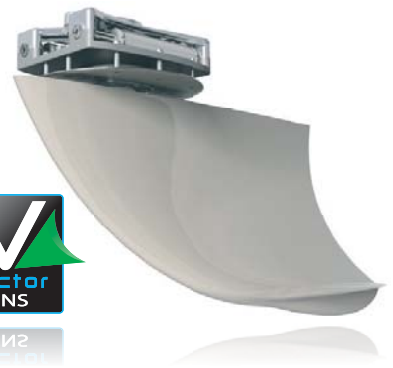
- Ease of installation with no GRP work necessary
- Energy efficient and long run times
- Versatile installation fits many hull shapes
- Available in PRO version with variable speed control
- Patented Intelligent Power Control protection (IPC)



The world's most complete range of DC electric thrusters

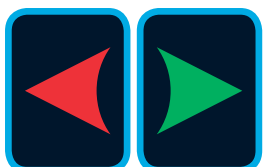


Complete AC and hydraulic thruster systems



Award winning stabilizer system

Patents: [www.side-power.com/patents](http://www.side-power.com/patents)



**SIDE-POWER**  
by Sleipner Motor AS

[www.side-power.com](http://www.side-power.com)  
[www.asabootelectro.nl](http://www.asabootelectro.nl)



# CLEAN+ PROTECT with Star brite®

BLENDING  
INNOVATION &  
PERFORMANCE  
SINCE 1973

## PREMIUM MARINE POLISH

- De ultieme bescherming voor polyester, aluminium en metalen oppervlakken
- UV-remmers voorkomen oxidatie en het vervagen van kleur
- Laat een supergladde, kleefvrije beschermlaag achter die de waterbestendigheid vermindert en vuil, vet en olie afstoot
- In het geval van vergevorderde oxidatie, eerst Premium Cleaner Wax gebruiken
- Kan met de hand of met een polijstmachine worden gebruikt



**Star brite®**

starbrite.nl

## SUPER ROMP- EN BODEMREINIGER

- Verwijdert snel en eenvoudig hardnekkige vaaraanslag, zeepokken en roestvlekken op het onderwaterschip en de waterlijn
- Milieuvriendelijke, biologisch afbreekbare formule op waterbasis
- Een speciaal gepatenteerd polijstproces maakt dit product veiliger dan andere onderwaterschip-reinigers op zurenbasis



## BOOT SHAMPOO

- Laat rompen, dekken, chroom en scheepsbeslag weer glanzen
- Economisch: een paar dopjes zijn voldoende voor een 7 m lange boot
- Streept niet en laat geen vlekken achter
- Tast de waslaag niet aan
- Biologisch afbreekbaar



## ANTISLIP DEKREINIGER

- Verwijdert eenvoudig vuil en vlekken
- Laat een beschermende laag achter die nieuwe vervuiling afstoot
- Hard boenen of schrobben is niet nodig
- Tast de waslaag niet aan
- Een effectieve allesreiniger voor polyester, vinyl, kunststof, metaal en geverfde oppervlakken





1

# TIJDLOOS KARAKTER

Pedro Boat in Zuidbroek bouwt de Donky al sinds 1982. Wars van trends en modegrillen bleef het stoere uiterlijk van de stalen waterverplaatser in veertig jaar nagenoeg ongewijzigd. Een trouwe schare fans schat het model ook nu nog op waarde. Wij zijn benieuwd hoe de ontegenzeggelijk eigenzinnige Donky er in slaagt met zijn tijd mee te gaan. Om een antwoord te vinden op die vraag maken we een testvaart met bouwnummer 16 van de Donky 30.

GABRIËL VAN SEUMEREN

Bij Pedro Boat bouwen nuchtere Groningers degelijke boten volgens het principe 'maak het nou gewoon zoals je het zelf zou willen hebben'. Gecombineerd met hun jarenlange ervaring levert dat probleemloze boten van hoge kwaliteit op. Dat geldt zeker voor de Donky, die nu al bijna veertig jaar leverbaar is. Het is voor de werf geen model waar grote aantallen van worden geproduceerd, maar wel één die een vaste waarde in het gamma vormt. In het begin werd de Donky vooral als werkbootje ingezet, maar van lieverlee verschoof het accent naar de watersport. De Donky blijft een stoer type, met zijn grote stuurhuis met negatieve voorramen en die ruime open kuip.

De werf laat de Donky steeds met zijn tijd meegaan. Zo werd de stalen reling vervangen door roestvrij staal, werd het optionele lange stuurhuis standaard en de betimmering luxer. Het onderwaterschip is aangepast om een comfortabeler vaart mogelijk te maken. Door het voortdurend te verbeteren en fijn te slijpen rijpt het scheepje, maar het DNA blijft intact. De Donky is leverbaar in vier lengtes van negen tot dertien meter. Met enige regelmaat wordt bij Pedro Boat in Zuidbroek een nieuwe besteld. En zodra er een gebruikt exemplaar beschikbaar komt, is die meestal snel verkocht. Pedro Boat heeft namelijk altijd een lijstje met gegadigden in de la liggen. Kopers kiezen bewust voor een Donky. Het zijn veelal oud-zeilers met ruime ervaring in de watersport. Ze hebben flink wat vaargebieden met voornamelijk ruim water verkend en weten precies wat ze willen van hun boot. Die moet vooral functioneel en degelijk zijn en over goede vaareigenschappen beschikken. Aan poespas hebben ze geen behoefte.

## SOLIDE

We lopen met Sandra en André van der Velde van Pedro Boat naar de Donky 30. We herkennen de boot met zijn karakteristieke opbouw met negatieve ramen direct. In het oog springen ook de met de witte opbouw contrasterende donkerblauwe romp en de koplegwaan, die het stoere uiterlijk van de boot accentueren. De grijs getinte ramen en de drie ruitenwissers met parallelarmen geven hem een professionele uitstraling. Via het zwemplatform stappen we aan boord. De deur in de spiegel zit op verzoek van de eigenaar niet midscheeps, maar aan bakboord. Zo is er in de kuip, die de volledige breedte van de boot beslaat, ruimte voor een vaste bank met daarin een bergruimte. Daarnaast zit er in de kuipvloer een groot aluminium luik met een gasveer. Hier is een grote bergruimte waar makkelijk een paar vouwfietsen bewaard kunnen worden. Via dit luik zijn ook de inspectiekoker boven de schroef en de stuurpomp met noodbesturing uitstekend bereikbaar. We hebben hier mooi zicht op de constructie van de romp. Pedro werkt met uitgesneden spanten. Zo heeft het spant altijd de juiste ronding tegen de huid. Dit levert een strakke en vormvaste romp op. Aan weerszijden van de kuip kun je via een paar treden naar de gangboorden. Door de optionele tent die de volledige kuip overdekt, is het echter even een lastige stap om in het gangboord te komen. Het is een smalle doorgang en je moet behoorlijk bukken. Eenmaal buiten maken we langs de hoge zeereling een veilig rondje buitenom. De sobere vormgeving van de opbouw is mooi strak. De stoere pet in de kleur van de romp en de drie ronde patrijspoorten in de voorkajuit zijn kenmerkend voor de Donky.

**1** De Pedro Donky is een compacte motorboot met een stoer karakter. **2** Schipper en meevaarder kunnen naast elkaar zitten.



## TECHNIEK

Zodra we door de aluminium deur achterin het stuurhuis betreden, kijken we eerst onder het motorluik. De viercilinder Volvo Penta diesel staat ruim opgesteld, waardoor de dagelijkse controles goed uitvoerbaar zijn. De techniek is mooi verzorgd en er is veel aandacht besteed aan de gelijke montage van bedrading en apparatuur. De bodem is voorzien van aluminium traanplaat. Daarnaast is de machinekamer voorzien van een blusinstallatie en vlamdovend en geluiddempend isolatiemateriaal - kortom, een machinekamer om door een ringetje te halen. Wel valt het ons op dat er weinig isolatiemateriaal aan de onderzijde van het motorluik is aangebracht.

## INTERIEUR

Zodra het motorluik weer is gesloten, nemen we de sfeer van het interieur in ons op. De standaard teak betimmering

en lichte wanden en plafonds is op ons testschip gecombineerd met een formica vloer in teaklook, witte gordijnen en donkerblauwe kussens. Dit heeft geresulteerd in een klassiek nautische stijl die past bij het tijdloze no-nonsense karakter van de Donky. Het geheel doet warm en toch licht aan. Als we naar de indeling van de compacte Donky kijken, kunnen we concluderen dat de stalen waterverplaatser mooi ruim is voor twee personen. Zo bieden de twee tegenover elkaar geplaatste banken met tafel achterin het stuurhuis net niet voldoende ruimte voor vier volwassenen, maar met twee kun je hier ruim aan zitten. Het zitcomfort is van het type rechtop-aan-tafel. De opstelling is om te bouwen tot een smal, twee meter lang tweepersoonsbed, voor incidentele extra slapers. Tegenover de zithoek, aan bakboord, vinden we de keuken. Deze is sober maar compleet, met een formica werkblad, spoelbak, vierpits gasstel

**3** Tijdloos, stoer en karaktervol scheepje.

**4** De eethoek achterin de salon is net te krap voor vier volwassenen, maar zeer geschikt voor twee personen.

**5** De open kuip is praktisch en ruim van opzet.



3

6



4



5

en een compressorkoelkast van 85 liter. Voorin het stuurhuis, eveneens aan bakboord, is de stuurstand met, op verzoek van de klant, een vaste stuurbank. Ook hier is de zit rechtop en actief. Persoonlijk zouden wij voor een losse stuurstoel kiezen, die niet alleen voordeliger is, maar ook

## IN EEN DONKY BELEEF JE HET VAREN SAMEN

beter zit en minder ruimte in beslag neemt. De indeling van het dashboard is wat rommelig, door de wat onsamenhangende verzameling schakelaars, bedieningspanelen, klokken en instrumenten. Aan stuurboord is een royale

**6** De gangboorden zijn veilig beloopbaar, mede dankzij de hoge rvs zeereeling.

**7** Sobere, praktische keuken achterin het stuurhuis.

**8** De motorruimte ziet er verzorgd uit en de motor is goed bereikbaar voor onderhoud.

meevaardersbank met nog een echte kaartentafel: in een Donky beleef je het varen samen. Een luie zitplek kent de boot niet, maar volgens Sandra heeft de Donkyvaarder daar ook geen behoefte aan. Er wordt bijvoorbeeld maar hoogst zelden een tv geplaatst. Donkyvaarders 'loungen' of 'chillen' niet. We dalen het trapje af naar het voorschip. Aan stuurboord zit een dubbele kast, aan bakboord de natte cel met handbediend pomptoilet, wasbak en de met een douchegordijn afgescheiden douche. In de voorpiek is een ruim V-bed ondergebracht dat plaats biedt aan twee personen. Onder de bedden vinden we veel bergruimte en overal zijn ruime ventilatiemogelijkheden.

### VAREN

Om aan te tonen hoe makkelijk de Donky te manoeuvreren is, vaart André achteruit de haven uit, waarbij hij drie boch-



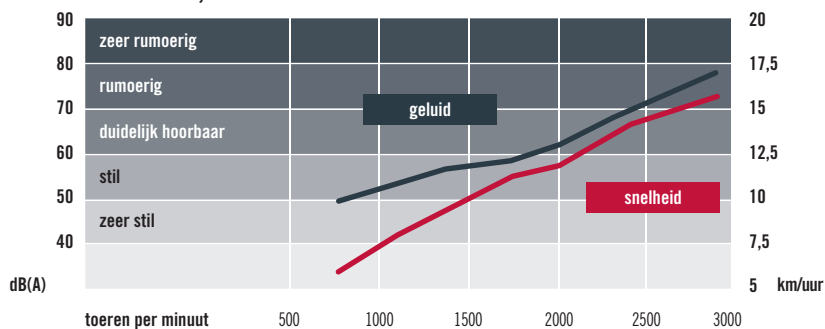


9



10

### TOERENTAL, SNELHEID EN GELUID PEDRO DONKY 30



9 De negatieve voorramen in het stuurhuis en ronde patrijspoorten in de voorkajuit zijn bepalend voor het eigenzinnige uiterlijk van de Donky.

10 In het voorschip is de tweepersoons hut met V-bed ondergebracht.

## PEDRO DONKY 30

### AFMETINGEN

Lengte over alles	9,10 m
Lengte waterlijn	7,80 m
Breedte	3,25 m
Diepgang	0,95 m

### CASCO

Waternverplaatsing	ca. 6,5 ton
Materiaal	staal, 4 mm gestraalde plaat, casco binnen en buiten nagestraald
Constructie	spantenraamwerk met uitgesneden dwarsspanten om de 40 cm
Conservering	twee componenten primer en verfsysteem AwlGrip, twee componenten antislip op dekken en gangboorden
Rompvorm	knikspant
CE-markering	C

### TANKS

Diesel	300 l, staal, met groffilter
Water	250 l, kunststof
Vuilwater	250 l, kunststof

### VOORTSTUWING

Motorisering	testschip: Volvo Penta D2-75, 75 pk diesel op zware fundatie met trillingdempende steunen
Aandrijving	ZF keerkoppeling, homokineet met stuwdrukklager, watergesmeerde rvs schroefas met composiet koker, vierblads schroef (brons)
Boegschroef	standaard, Cupa CP40, 12 V

### ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Boordnet	12 / 230 V
Accu's	starten: 1 x 140 Ah AGM tractie boegschroef: 1 x 140 Ah semi-tractie service: 2 x 140 Ah semi-tractie
Lader/omvormer	standaard: 20 Ah op alle accugroepen testschip: 30 Ah lader, Victron Phoenix Compact 2.000 W omvormer
Walstroom	standaard, voorzien van aardlekschakelaar incl. kabel en 3 stopcontacten

### PRESTATIES

Topsnelheid	ca. 15,5 km/u bij 2.950 toeren per minuut
Kruissnelheid	ca. 12,5 km/u bij 2.100 toeren per minuut
Romsnelheid	ca. 13 km/u

### PRIJZEN

Vanafprijs	€ 194.000,- incl. btw
Prijs testschip	€ 225.684,- incl. btw
Belangrijkste extra's	buitendouche, accumonitor, omvormer, vaste stuurbank, 2 extra parallelarm ruitenwissers, kuip-tent, formica op stuurhuisvloer, verlengd stuurhuisdak, roerstandaanwijzer, kopleguaan, leeslampen, romp in andere kleur dan opbouw, bb spiegeldeur

### BOUW EN INFORMATIE

Ontwerp	Pedro-Boat in samenwerking met Vripack
Bouw en verkoop	Pedro-Boat W.A. Scholtenweg 94, Zuidbroek tel: 0598-451 763 info@pedro-boat.nl www.pedro-boat.nl





## AGENT DONKY OP TV

De Pedro Donky is van alle markten thuis. Hij speelt zelfs een rol in de Duitse serie WaPo Bodensee. In deze rasechte Krimi staan de avonturen van het team van de Wasserschutzpolizei Bodensee in Konstanz centraal. In elke aflevering wordt een misdaad opgelost die zich rond de Bodensee voltrok. De serie biedt mooie beelden van het gebied. De Donky wordt gebruikt als patrouilleboot op de Bodensee en is regelmatig in actie te zien. De serie liep vanaf 2017 gedurende vier seizoenen en kreeg in 2019 een spinoff met WaPo Berlin. Alle afleveringen zijn te bekijken op <https://www.daserste.de/unterhaltung/serie/wapo-bodensee/index.html>

ten moet maken. Het grote roer heeft een ruime uitslag en de Donky draait op de plek. Dat roer is van massief kunststof gemaakt om herrie door cavitatie te verminderen. Eenmaal op het Winschoterdiep blijkt hoe lekker en koersvast de Donky vaart. Je waant je op een veel grotere boot. De motor heeft een makkie aan de Donky en brengt ons in alle rust naar de voor een boot van deze lengte comfortabel hoge kruissnelheid van 12,5 km/u bij slechts 2.100 toeren. De topsnelheid van de Donky blijkt met de 75 pk viercilinder diesel onder de vloer zo'n 15,5 km/u te zijn, wat ruim boven de theoretische rompsnelheid van 13 km/u ligt. Daaruit blijkt maar weer dat er niet altijd veel vermogen nodig is om snelheid te kunnen maken. De boot is opvallend trillingsarm en het is op snelheid nog comfortabel stil in het stuurhuis. We herinneren ons de geringe geluidsisolatie van de vloer. André legt uit dat de zware fundatie en

de motorsteunen aan de rust bijdragen. Pedro besteedt aan dit soort zaken veel aandacht. De Donky is er een volwassen varende boot mee geworden. Aan het eind van de proefvaart varen we nog moeiteloos een paar honderd meter kaarsrecht achteruit.

## CONCLUSIE

De Donky 30 is een door en door gerijpte en zeer degelijk gebouwde boot. Hij vaart erg goed met de rust van een twaalfmeterschip. Het uiterlijk is tijdloos, het interieur klassiek maar praktisch ingedeeld en mooi afgewerkt. De boot biedt alle comfort dat twee personen nodig hebben. Gimmicks en poespas kent de Donky niet. Als je niet gevoelig bent voor modegrillen, maar een boot wilt die gewoon goed is en die vooral erg lekker vaart, dan is de Donky een prima metgezel. 



## DONGEMONDKRUISER

Bouwjaar:	1986
Motorisering:	Yanmar 3GM30, 30 pk
Lengte over alles:	8,20 m
Lengte waterlijn:	7,00 m
Breedte:	2,70 m
Diepgang:	0,70 m
Kruiphoogte:	2,00 m
Waterverplaatsing:	4.250 kg
Bouwmateriaal:	staal
Rompvorm:	knikspant





# MOEDER IS ERBIJ

Man en vrouw ervaren zaken vaak net even op een andere manier, op het water is dat niet veel anders. In de rubriek M/V legt Motorboot zeven vragen voor aan man en vrouw die samen een motorboot hebben. **Deze keer:** Peter van der Meijden (44) en Corien Machiels (47). Hun Dongemondkruiser 8.50, de 'Spirit', ligt bij WSV Hoogeerd in Niftrik.

MARJOLEIN SCHERRENBURG


## Wat gaf de doorslag voor deze boot?

 We hebben diverse boten bekeken. De ene boot was te lang, de ander te donker van binnen of rook naar een vochtige schuur. Toen we het bijna op wilden geven, zag ik onze huidige boot. Op de verkoopfoto's zag ze er natuurlijk prachtig uit, alleen waren die niet recent. Er zat een heel net motortje in, maar er was hier en daar nog wel veel werk te verrichten. Vooral buitendeks. Het kostte me heel veel moeite hier doorheen te kijken en de potentie van de boot te zien, maar als je je vrouw ziet stralen geeft dat uiteindelijk toch het laatste zetje.

 Ik was helemaal om. Dit was een bootje naar mijn hart, gezellige indeling, het was een droge boot, had geen rare geurtjes. We hebben een aankoopkeuring laten doen, wat we iedere beginner kunnen aanraden. Daar kwam niks gek uit. We kochten de boot in februari 2020, net voor alle Corona gekte. Ondertussen hebben we flink wat werk verzet en hebben we plannen gemaakt om de boot een goede opknapbeurt te geven.

## Wie houdt het meest van varen?

 Ik heb iets met water en was daar vaak te vinden. Dat heb ik van m'n moeder. Ze wilde als meisje altijd met een schipper trouwen en op een boot wonen. Maar pa werkte bij Philips...

 We hebben vorig jaar eerst een paar keer een bootje gehuurd om te kijken of we het wat zouden vinden. Nadat we voor één dag een bootje in Bernkastel huurden op de Moezel werd mijn angst omgezet in enthousiasme en genoot ik die dag met volle teugen. Daarna is Peter ook zijn vaarbewijs gaan halen. Veiligheid staat hier hoog in het vaandel.


## Wie zou u graag nog eens aan boord hebben?

 Een 'no-brainer'. Mijn moeder! Mijn vader hield niet van varen. Hij kreeg in oktober 2018 te horen dat hij ongeneeslijk ziek was en niet lang meer te leven had. Ma wachtte op een hartoperatie en die werd naar voren gepland zodat zij weer fit genoeg zou zijn om de laatste maanden mijn vader samen te kunnen verzorgen. Af en toe hadden we het over varen met ma: "Waarom kopen we niet samen een boot als pa er niet meer is en nemen we jou lekker mee in de weekenden. Je hoeft alleen te gaan zitten en te genieten." Net als bij de Zonnebloem. Dat leek haar wel iets. Tot ma in januari geopereerd werd en na 6 dagen IC kwam te overlijden. Pa overleed op Vaderdag 2019. De boot heet nu Spirit, wordt deze winter helemaal geschilderd en gaat daarna Mom's Spirit heten, als eerbetoon aan m'n moeder.

Een urntje met haar as vaart altijd met ons mee. Dit motiveerde ons wel onze dromen niet langer maar vooruit te schuiven en nu te genieten. We leven immers nu.

 Drie jaar geleden overleed mijn oudste broer. We hadden een hele goede band en ik had graag op de boot met hem geproost op het leven.


## Wat is de rolverdeling aan boord?

 Ik ben van de catering en hou de binnenkant bij, daar mag Peter zich niet mee bemoeien. We overleggen samen onderweg over het aanleggen en ik vind het fijn als we daarbij hulp krijgen. We moeten vooral wennen aan de wind, voor ons is het nog helemaal nieuw allemaal.


 We hebben meteen na de aankoop afgesproken: wat er ook gebeurt, we gaan niet tegen elkaar schreeuwen als iets mis gaat. Ik verzorg de motor, de techniek, en ik hou de buitenkant netjes met ecologische producten van [www.groenpoetsen.nl](http://www.groenpoetsen.nl) en mag genieten van Corien d'r catering.

## Wat was het spannendste moment aan boord?

 Toen we eens gingen varen en de haven verlieten, ging het alarm af. Ik voer meteen terug, later bleek dat ik het rubbertje van de wierpot niet goed had teruggezet na het schoonmaken. Gelukkig heb ik Kees leren kennen die me telefonisch al heel veel geleerd heeft over mijn motor. Superfijn dat er zo iemand is die je helpen wil. Dank je wel Kees!!


 Ik vond de eerste keer varen spannend. Is de boot veilig, gaan we niet zinken? Ook toen het weer ineens omsloeg en het zo hard ging regenen dat je geen hand meer voor ogen zag.

## Wat is jullie mooiste herinnering?

 Het moment dat Corien voor het eerst de geschilderde versie van de boot zag.

 Ik geniet zo van de hele boot en het varen. Elke dag dat we er zijn geniet ik ervan.

## Wat is uw droomboot als geld geen rol speelt?

 Daar heb ik nooit over nagedacht. Ik tel m'n zegeningen al met deze boot en ben een gelukkig mens.

 Ik zou een groter bed wel fijn vinden, maar verder is de boot helemaal perfect.

# TUSSEN TIJ EN SLUIS

Zomer 2020. We zijn weer op weg; een lange ochtend met voorraden en spullen aan boord brengen zit erop. De plannen? Zes weken weg en pogen zoveel mogelijk drukte te vermijden. Kort gezegd: de museumjaarkaart blijft op zak. De route? We zien wel. Vertrek- en eindpunt is in elk geval Woudrichem en de insteek is genieten en gezond blijven.

BRET DE BOER



Motoren  
afzetten  
a.u.b.

Gemiste kans

Ik had graag een parlevinker willen zijn  
Sluw manoeuvrerend tussen de schepen  
Golven trotserend, mijn eigen werkterrein  
Had ik die kans maar eerder gegrepen

*Tjitske Buwalda*

Poezieroute  
Gorinchem

HG  
HG@clome.nl

2

Openingsfoto: Woudrichem over het kielzog. 2 Onze kleinzoon staart naar de tekst en vraagt: "Parlevinker, wat is dat Opa?" 3 Hij mag dan niet weten wat een parlevinker is, maar aan het roer (met opa naast zich) weet de jonge stuurman hij wat hij doet.

Hoog op de muur van de Gorinchemse Linge haven verschijnt de sluiswachter en met een brede armzwaai geeft ze te kennen dat we mogen invaren. De deur gaat dicht, het uitzicht op de Merwede verdwijnt en op de sluitende deur prijkt een gedicht van Tjitske Buwalda; 'De Parlevinker'. De overgang van de rivier naar de dromerige Linge haven kan bijna niet groter zijn. Met een kalm gangetje varen we over wat eens de Linge was. De huizen staan in het water, de uitgebouwde keukens en balkons zijn vanaf de boot bijna aan te raken.

We zijn weer op weg. De route: we zien wel, voorlopig richting Brielle. We passeren Meerkerk, waar we eind april een paar heerlijke dagen doorbrachten, aanvankelijk met de gedachte een rondje Lek en Waal te doen. We wandelden in prachtig voorjaarsweer langs de Zouweboezem, fietsten over de mooie slingeroute naar Leerdam, sopten de boot eens grondig af, lasen onze boeken uit en constateerden na vijf dagen dat we weer terug moesten; bijna niet gevaren maar we hadden genoten! Het is

druk aan de kade, we kunnen niet eens afmeren en gaan door naar Vianen. Dat tochtje is trouwens geen straf; het kanaal meandert als een rivier, de geur van hooi drijft de boot in en slome wolken liggen in lange straten boven de groene weiden. De Vianense haven is vol, althans: we kunnen er niet meer tussen. Nou ja, als een paar jachten wat zouden opschuiven kan het makkelijk, maar de betreffende schippers staren voor zich uit alsof ze diepe, filosofische gedachten aangeboord hebben. Gelukkig vinden we aan de ertegenover liggende wal nog een stukje oude kade, pas de volgende ochtend ontdekken we het bordje met: 'Alleen aan de steigers afmeren'. Ach.

### ALS BLOEMSTUKKEN

De Lek. Wat is het toch een mooie rivier! We wachten buiten de sluis het getij af en laten ons dan door de steeds sterker wordende eb meemen. De zon priemt tussen de stapelwolken door en beschijnt de kribben die er, bedekt met moeraskruiskruid, kattenstaart en gulden roede, stuk

voor stuk als bloemstukken uit zien. Opvallend veel campings trouwens, waar naast elkaar gezeten echtparen ons nazwaaien. We houden netjes de stuurboordwal want het is net na hoog water en dus druk met grote schepen. Ons doel is de haven van Streefkerk en een kilometer ervoor is het wat rustiger op het water. We lopen alvast over naar de verkeerde wal, maar dat wordt door een medewaterporter niet gewaardeerd; met een streng gezicht en een heen en weer wijzende vinger passeert hij ons. Nou nou! Wij vonden deze manoeuvre juist een bewijs van goed zeemannschap.

We willen een bezoekje afleggen aan een jarig petekind en daartoe zetten we de fietsjes op de kant en peddelen over de machtige rivierdijk naar Nieuw-Lekkerland. We zijn onder de indruk van de dijkhoogte of beter: over de diepte van de Alblasserwaard binnen de dijk, echt deltagebied. Terug aan boord ruimen we de dinette in voor de komende gast; Gijs (12) vaart vanaf morgen mee.

Direct na het verlaten van de haven

kruipt hij de volgende morgen achter het rad, dat hij pas bij de Brienenoordbrug weer loslaat. Dan duikt hij in zijn boek en gaat alleen even naar buiten als we de Ark van Noach en De Kuip passeren. Bij Vlaardingen klapt hij het boek dicht: "Zo spannend!" Hij blijkt vaak een boek per dag te lezen, we moeten onze mening over niet-lezende pubers bijstellen!

### GEEN FOTOMOMENT

Wij genieten weer van de drukte op de Maas: watertaxi's stuiven ons tegemoet, de skyline van Rotterdam pronkt er op los. We worden goed begeleid door de verkeerscentrales en schutten tegelijk met de statige oude logger 'Balder' Vlaardingen binnen. Wel moesten we, vóór het binnenvaren, de Aan/Uit-app installeren. Dat was een kolfje naar Gijs' hand. Ik laat het me eenmaal aan de steiger nog maar eens goed uitleggen. Best handig, zo'n kleine ict-specialist aan boord. "Eigenlijk is dit een virtueel brugwachtersklompje," zeg ik tegen

hem. Hij kijkt vragend op. Kijk, dat moet ik nu weer even uitleggen!

Van een vriend had ik de raad gekregen om Vlaardingse 'Ijzerkoekjes' te kopen, dus als Gijs en ik de volgende morgen in een nog slaperig Vlaarding boodschappen doen slaan we een voorraad in. (Die koekjes hebben vriend noch thuishaven bereikt). Met de almanak op tafel puzzelen we uit wat het beste vertrekmoment is om naar Brielle te varen en daarom gaan we met hoog water door de sluis naar buiten. Een binnekomend zeeschip passeert de Oude Maas terwijl wij haaks de Nieuwe Maas oversteken, ik zie de reuzegolven al op ons afkomen. Dan bezorgt Gijs me de schrik van de dag; hij wandelt kalmpjes, mobiel in de aanslag, naar het voordek, even een foto maken. "Terug!", gebaar ik. Net op tijd is hij weer in de kuip; de Älskling dartelt als een hinde. Poel! We hadden hem beter moeten instrueren, dat gaan we alsnog doen. Het is druk op de marifoon, maar Sector Maasmond begeleidt ons secuur naar de

Voornse Sluis. Voor het eerst hebben we gemak van onze tweede marifoon: over kanaal 10 meldt een vóór ons varende vrachtschip dat hij gaat opdraaien over stuurboord, zo'n binnekomend bericht geeft 'bedrijfszekerheid'. Na de sluis is alles ineens stil en rustig. Met een kalm gangetje varen we naar het Brielse Meer en zodra we op wat breder water komen gaan we voor anker. We willen op ons gemak lunchen en Gijs wil vooral zwemmen! Tegenover 'De Meeuw' vinden we 's avonds een plekje aan een steiger. Joke gooit, met een boek in de hand, de benen op de bank en Gijs en ik gaan met de rib de buurt verkennen.

We moeten onze mening over het dichtbevolkte en industriële westen bijstellen. Goed, je kunt er soms torenhoge kranen en rookpluimen van raffinaderijen zien, maar de Brielse Maas is prachtig. Het is een 10 km lange plas met heel veel eilandjes en steigers. En: het is er doodstil! We liggen na een tochtje van een uur aan



een steiger van de Bereplaat. Met de rib halen we dochter en Jette (10) op, nu kan de vakantie helemaal beginnen. Het water is glashelder en ons tweetal wil duiken. Aan een met watergevuuld jampotje bind ik een lijn met een drijvertje. Uren en uren zijn ze er mee bezig, het glas moet steeds verder worden weggeworpen. Enthousiast komt Jette na een duik boven: "Er zwemmen hier zulke vissen!" Ze houdt haar handen 30 cm uit elkaar. Als er een druifregentje begint te vallen gaan we naar binnen: pannenkoeken en Mens-erger-je-niet laten de avond omvliegen. We blijven er een paar dagen liggen.

### GOED UITGERUST

Een artikel uit Motorboot en de oversteek van de Nieuwe Maas hebben de doorslag gegeven; we moeten aan nieuwe reddingsvesten. Vlakbij is een watersportwinkel en daar vinden we wat we nodig hebben. Deze zijn heel wat comfortabeler dan de schuimgevuulde oranje vesten. Nu nog boodschappen, we zijn niet de enige; de

## HET IS EEN 10 KM LANGE PLAS MET HEEL VEEL EILANDJES EN STEIGERS

Brielse haven is propvol. Joke moet een Belgische schipper overtuigen dat we echt over een uurtje weer weggaan. Als we in de namiddag een plekje op de plas zoeken blijken alle steigers bezet en we besluiten weer naar de Voornse Sluis te varen. Daar overnachten we in alle rust.

Na het ontbijt gaat de almanak weer open. Oei! We zijn rijkelijk laat; het is tegen hoogwater en we willen naar het Haringvliet. Dan moeten we op de Oude Maas en het Spui de stroom mee hebben. Even buiten de sluis leggen we aan en maken ons 'zeeklaar', dat wil zeggen: stootwillen op het voordek, raampjes dicht, reddingsvesten onder handbereik, lijnen opgeruimd en voor de bemanning: niet naar voren! De vloed staat nog aardig door en in een indrukwekkend decor varen we richting het Spui. De Oude

Maas verdient het predicaat 'machtige rivier'; de stroom is breed, er is zeevaart en deinende lichtboeien geven de vaargeul aan. Aan stuurboord staat een enorm complex met flatgebouwen. Gijs en Jette tellen de verdiepingen. "Vijfendertig!", roepen ze gelijktijdig. "Vermenigvuldig dat maar met drie, dan weet je hoe hoog dat gebouw is," zeg ik.

Aan bakboord liggen Hoogvliet en Rhoon, toch ogen de oevers heel landelijk. Als we stuurboord uitgaan, het Spui op, zien we op de kaart de Beerenplaat, het eindstation van het drinkwater dat in de Biesbosch wordt opgeslagen voor Rotterdam, maar eigenlijk voor heel Zuidwest Nederland en delen van West-Brabant. Op het Spui begint de boot echt te spurten! Met een gang van soms 17 km/uur zien we de dijken voorbijkomen. Vol-

4 De skyline van Rotterdam blijft indruk maken. 5 De watertaxi's passen bij de reuring op het water in een grote stad als Rotterdam.

4





gens de almanak is de stroming op het Spui een ingewikkeld gebeuren, maar wij hebben hem mee. De grote torenflats van Spijkenisse zijn nog steeds aan stuurboord zichtbaar. Het uitzicht bovenin moet prachtig zijn, wat wil je; 105 meter hebben de kinderen net uitgerekend.

Het Haringvliet wacht onze Haringvlietkruiser op; dikke golven komen aangerold en we maken flinke klappen, het vaatwerk in de kasten juicht het uit. Het is een tijzee; vloedstroom tegen westenwind. Na een paar minuten is het over en kunnen we op Middelharnis aansturen. Omdat we onze 'isolatie' willen doorzetten, gaan we niet naar binnen. In de luwte van de dam gaan we voor anker en bespreken tijdens de lunch de plannen. De kinderen willen nog even zwemmen, want vanavond worden ze weer opgehaald door onze dochter. Zwemmen dus! We hebben een verrassing voor hen: we gaan naar Stad aan het Haringvliet en ze mogen met de bijboot naast ons varen. Een paar voorwaarden: reddingsvesten aan, blijven zitten en de Älskling niet voorbijvaren. Op gepaste afstand varen ze, al zwaaiend, naast ons. Wij beiden houden hen scherp in de gaten. Op het toegewezen plekje in de haven meert het tweetal glunderend naast ons af. Joke maakt een heerlijk maal en dochter is net op tijd om mee te eten, een mooi afscheid van een gezellige week. Na het uitzwaaien drinken we samen koffie. Het is stil in de kajuit...

## NAAR HELLEVOETSLUIS

We nemen het ervan; om elf uur gaan we naar bed en om half negen komen we weer tevoorschijn, een nacht zonder geklepper, gepiep of geslinger. Het is niet onze hobby, maar we poetsen en ruimen eens goed op, de faciliteiten van de haven mogen er zijn. Het is alweer een prachtige dag en het is jammer dat we niet in Hellevoetsluis geweest zijn, vinden we. Nou, dan gaan we toch? Het is weer fijn varen op deze minizee; koers bepalen, tonnen aflezen en aansturen op een echte vuurtoren. Maar vooral genieten



we van de weidsheid van water en lucht. We vinden een plaatsje aan de Oostkade. Dat was lang geleden! Heerlijk zo'n oude haven. We wandelen langs de kades om de diverse jachten te bekijken. Een wandeling door Hellevoetsluis stelt niet teleur; het oude lichtschip Noord-Hinder, het ramschip Buffel en de vele oude jachten en schepen laten je steeds even stilstaan. Het opvallendst zijn de twee miljoenenjachten die in de Tramhaven afgemeerd liggen, we zijn bepaald niet de enige kijkers. Een man vertelt ons dat de eigenaar van de metaalgrijze boot er op stond dat zijn vaartuig dezelfde kleur kreeg als zijn Mercedes. Dat moet je net aan Joke vertellen: ze proest het uit. Ze vraagt zich af of die eigenaars er ooit echt zelf mee varen. Tja, leuke kleine haventjes bezoeken zit er ook niet in.

Joke vindt het mooi geweest en nestelt zich weer met boek en thee op de kuipbank. Ik pomp de bandjes op en laat me door Google Maps de stad uitloodsen, richting Haringvlietdam; even de zee zien. Via de Zuidelijk fiets ik door een natuurgebied. Als ik een smalle dijk oprij zie ik boven een rietgors een damp hangen. Voor ik er erg in heb smakt er een legioen muggen in mijn gezicht. Met afgewend hoofd en al proestend trap ik tegen de wolk in: Joke heeft niets gemist! Terug aan boord blijkt ze geen bladzijde verder gekomen te zijn. We hadden 's mid-

dags een praatje gemaakt met de schipper van de mooie kotter (Te koop) tegenover ons; nu kwam hij onze boot even bekijken.

Weer samen genieten we in de kuip van de lange zomeravond. Om ons heen kabbelt het geluid van pratende mensen. De volgende middag liggen we op een lome deining voor anker ten westen van Tiengemeten. Het zwemwater is verrukkelijk en de mugges nemen we voor lief. In de verte zien we de kijkhut op het nieuwe vogeleiland Bliet, het is te bezichtigen, maar dat stellen we nog even uit. Sinds kort staan de Haringvlietssluisen bij opkomend tij even open, dit om de trek van vissen mogelijk te maken en met succes: op het nieuws was dat de 'elft', een haringachtige vis, weer was aangetroffen. We vragen ons af of we hier de nacht moeten doorbrengen, het is wel erg open water. Nee, voor anker nabij de Haringvlietbrug in de baai lijkt ons verstandiger. Zogezegd, zo gedaan; we zullen er een nacht lang spijt van hebben.

## RICHTING BIESBOSCH

Een beetje gammel zitten we aan het ontbijt. De ankerplaats is prima, maar die wind had niet naar het noordoosten moeten draaien! De hele nacht maakte de Älskling allerlei sprongen, soms rolden we langdurig heen en weer; zeker weer zo'n knoert van een vrachtschip dat naar de sluisen voer.



6

7



**6** Heerlijk helder water in de Brielse Maas: zwemmen dus! **7** De Älskling in alle rust.

“En jij snurkte,” moppert Joke. Met deze wind hadden we op ons plekje in het oppertje van Tiengemeten prima gelegen. Nou ja, weer wat geleerd. Het is een prachtige dag en onze bestemming is het Biesboschmuseum. Ik sta ingeroosterd als vrijwilliger om over twee dagen een paar rondvaarten met de fluisterboot te doen en dáár slingeren we niet! We steken de vaarroute over en blijven netjes achter de rode betonnen varen. Om de beurt liggen we op het voordek en de tijd vliegt om. Bij de Sassenplaat steken we weer over om achter de groene tonnen verder te gaan. Het is druk op het Hollands Diep, maar er is op de ‘fietspaden’ ruimte genoeg om veilig te varen. Via het Noordergat van de Visschen en het Gat van den Kleinen Hil varen we tot vlak bij het museum en gaan voor anker. Nu liggen we wel heel stil en bovendien: een prachtige zonsondergang. Dan belt onze oudste dochter met maar één vraag: “Waar liggen jullie?”

**GOED OM TE WETEN**

**Boot:** De Älskling is een Super Haringvlietkruiser 1130. Het bouwjaar is 1960. De afmetingen zijn (lxbxd): 11,30 x 3,30 x 0,90 meter. Kruiphoogte: 2,40 meter. Het vermogen van de motor is 55 pk.

**Gebruikte navigatiemiddelen:** Programma Waterkaarten op iPad. Prachtige, duidelijke kaarten die met een vingerbeweging te vergroten en verkleinen zijn en geeft daarnaast veel informatie over bruggen, sluisen en jachthavens met veel telefoonnummers. Almanakken I en II. In deel I, hoofdstuk rivieren, is veel info over de getijdestromingen te vinden.

**Ligplaatsen:** naast de vele jachthavens zijn er veel plaatsen waar je gratis (en vaak erg rustig) kan liggen. Zelfs in de drukke en warme zomer van 2020 vonden we altijd een plaatsje.

**Handig aan boord:** (vrouw)fietsen, lange lijnen (circa 20 meter) voor de Limburgse sluisen, een tweede marifoon voor gebruik in de drukke wateren van West-Holland, achteruitkijkspiegel.

Met de rib halen we 's morgens dochter en schoonzoon op. Ze zijn bij de bakker langsij gegaan en aan boord tovert dochter allerlei heerlijks tevorschijn; suikerbrood, krentenbollen, broodjes en heerlijk beleg. Ze weet waar (vooral) papa van houdt. We hebben een heerlijke dag en natuurlijk moet er met de nieuwe rib gevaren worden. Ze verdwijnen in westelijke richting en na een tijdje pak ik de kijker: waar blijven ze toch, er zijn zoveel waterplanten. Dan verschijnt er een forse zeeschouw met de rib op sleeptouw: de benzine was op! Het is al bijna donker als we hen terugvaren naar de wal. Ze hebben een heerlijke dag gehad, en wij ook.

### NAAR DE GOUDEN HAM

De volgende dag, zondag, maak ik drie tochten met een fluisterboot. Zodra we kunnen varen we weg, want we willen morgenavond in de Gouden Ham liggen, dat is nog zo'n 75 km.

We hebben geluk; op de Amer staat nog een kleine vloed die we tot Heusden mee hebben. Het is nog licht als we bij de bunkerboot afmeren, de helft zit erop.

Direct na het ontbijt tanken we diesel en water en gaan weer de Maas op. Warempel! Er staat nog steeds een kleine vloedstroom. Tot ver voorbij Kerkdriel zien we aan de tonnen dat we het tij mee hebben. We passeren de Lithse Ham." Wat zou dat 'HAM' toch betekenen?", vraag ik aan Joke." Geen idee," zegt ze. "Je hebt ook 'Inham'," bedenk ik. "Ja Bret, en boterham." Nou, bedankt hoor!

Dan doemt de eerste sluis op: Lith. Toch wel bijzonder dat de zee tot hier de getijdewerking laat gelden. Het is druk op de Maas, zowel op- als afvarig tellen we tientallen jachten. We wachten voor de sluis netjes op onze beurt en zodra het licht op groen gaat zie je alle jachten afdraaien om in te varen. Een groot motorjacht vaart van

achteraan met een diepe hekgolf alles voorbij. "Artikel over voordringen gemist," zeg ik. De schipper op de flybridge kijkt strak voor zich uit. "Nou ja," lacht Joke, "Hij krijgt straks het meeste water op z'n hoofd."

We varen nu op stroomloos water, het was toch wel leuk om steeds met het getij rekening te houden en ervan te profiteren. Met een vreemd gevoel meren we af in de Gouden Ham. Het is een prachtig plekje en het zwemwater is kristalhelder, de weide vóór de boot is ruim en schaduwrijk, maar... we gaan ruilen. Dochter komt met kinderen aan boord, ze had een vakantie naar Vietnam geboekt die vanwege corona niet doorging. Wij mogen in haar huis, met tuin, ligbad en twee katten. We weten dan nog niet dat er een ongekende hittegolf aankomt... **M**

**Volgende keer:**

**Verder de Maas op zuidwaarts.**

# TIJGERGARNALEN MET RIJST EN ENOKI

We gaan een heerlijke smaakbom maken! In eerste instantie lijkt het qua gerecht nogal eenvoudig. Ik kan je zeggen dat het gewoon erg lekker is en verrassende fijne smaken verbergt! Bovendien is het ook nog eens erg makkelijk te maken, dus ideaal voor op de boot. Of je bereidt het thuis voor en neem het mee naar de boot. Daar bak je de omeletten en warm je de 'nasi' op. Heerlijk! Bereid je voor op een lekkere smaakexplosie.

## INGREDIËNTEN (4 PERS.)

- 16-20 tijgergarnalen
- 200 g gekookte rijst
- bosje enoki champignons
- 2 fijngesneden uien
- 2 fijngesneden knoflookteentjes
- 3-5 cm geraspte gember
- 1/3 fijngesneden chinese kool
- 1 theel. trassi
- 1 volle theel. sambal oelek
- 200 g sojabonen
- 6-7 eieren
- scheutje room of melk
- scheutje vissaus
- scheutje sriracha
- koriander naar smaak
- arachideolie
- peper en zout



en eventueel de kop gooi je niet weg, want die hebben we zo nodig!

Bij de enoki champignons hoef je alleen het taaie onderste deel af te snijden en haal ze even uit elkaar. Enoki champignons worden vaak rauw gegeten. Ze hebben een zoete, fruitige smaak en zijn lekker knapperig. Leg ze even aan de kant want we gebruiken ze straks pas.

Neem een wok en verhit hierin een flinke scheut olie. Bak in de hete olie de pantsers en eventueel de koppen van de garnalen. Als ze na een kleine 3 minuten goed gekleurd zijn haal je ze uit de pan en gooi je ze weg. Nu bak je in dezelfde olie de garnalen een paar minuutjes. Ze hoeven nog niet gaar te zijn maar wel gekleurd. Haal ze uit de wok en doe ze even in een schaalte. Strooi wat zwarte peper over de garnalen.

Je bakt in de nu heerlijk geperfd meerde olie de ui, knoflook en gember. Laat het niet kleuren, maar gewoon even lekker glazig worden. Als de geuren zijn vrijgekomen, doe je vervolgens de trassi en de sambal er bij. Ook nu komen er weer heerlijke geuren vrij. Zeker als je alles goed mengt. Daarna mag de fijngesneden Chinese kool, de sojaboontjes en de gare rijst in de wok. Mocht je bevroren sojaboontjes hebben, kijk dan even op de

verpakking of ze eerst ontdooid moeten worden. Zo niet, dan gaan ze bevroren in de wok. Al roerend laat je dit alles even zachtjes bakken. In de tussentijd kluts je de eieren met een scheut room (of melk) en voeg je de vissaus en de Sriracha toe. Doe dit een beetje naar smaak. Je mag het straks proeven in je omeletje. Meng alles goed. Vervolgens doe je de garnalen bij de 'nasi' en zo nu en dan roer je alles door. Het vuur mag niet te hoog staan. Je garnalen verwarmen zich door de warmte van het vuur maar ook door de andere ingrediënten in de pan.

Je neemt een koekenpan en je doet er wat olie in. Laat de olie goed warm worden en bak een mooie dunne omelet. De bovenkant van de omelet mag nog wat vochtig blijven. Laat je omelet op een bord glijden en vul de omelet met je gewokte rijst en de garnalen. Werk het bord af met de enoki champignons en verse koriander. Zet wat kleine schaaltes met sambal, overgebleven enoki en koriander op tafel. Doe weer wat olie in de pan, laat die heet worden en ga verder met de andere omeletten. Natuurlijk kun je ook twee koekenpannen nemen. Ga heerlijk genieten van deze makkelijke en smakelijke maaltijd! Drink bij dit lekkere gerecht een fris biertje.



Lekker eten, zonder al te veel gedoe. Dat kenmerkt de gerechten die **Sabina Kuik** speciaal samenstelde voor Motorboot. Sabina heeft samen met haar man een motorkruiser en weet uit ervaring hoe je aan boord een smakelijke maaltijd bereidt.

## BEREIDING

Koop verse ongepelde tijgergarnalen, het liefst lekker groot! Lukt dit echt niet, dan koop je ze ingevroren en laat je ze ontdooien. Pel de garnalen en verwijder het darmkanaal. Doe dit echt, want de garnalen kunnen bitter smaken als je dit niet doet. Het is ook een onfris idee dat je een darmkanaal op eet. Bij een kip laat je ook geen ingewanden zitten. Om het kanaal te verwijderen snijd je de garnaal in de lengte van de kop naar de staart een halve cm tot een cm in. Je ziet dan een zwart draadje in de rug lopen. Dat draadje haal je er uit. Het is een makkelijk werkje, je moet alleen soms wat prutsen om het kanaal er uit te krijgen maar het loont de moeite. De pantsers

Makelaar zonder verkoophaven!



# SMITS JACHTMAKELAARDIJ

FULL-SERVICE YACHTING

## U geniet van onze full-service yachting!



René Smits

Smits Jachtmakelaardij bemiddelt bij de aan- en verkoop van uw motorjacht. Als u op zoek bent naar uw droomjacht, dan kunt u een ruime keuze maken uit een groot assortiment motorjachten die allemaal in uitstekende conditie verkeren. Daarnaast profiteert u van een perfecte begeleiding, goede prijsonderhandelingen en uitgebreide after-sales.

Met onze kennis en expertise weten we uw wensen doortastend te vertalen en een passende deal te maken. We kunnen ons beroepen op een groot netwerk, directe lijnen en een flexibele instelling om uw droomjacht te realiseren. De full-service yachting van Smits Jachtmakelaardij zorgt ervoor dat alles voor u wordt geregeld. Neem direct contact met ons op!



*Reline 41 SLX, 11.99 x 3.80 x 2.65 m, Vetus Deutz DT-64422A 6 cilinder, 159 PK dieselmotor, bouwjaar 2001, refit 2018. Vraagprijs € 159.500,-*

Smits Jachtmakelaardij BV - René Smits  
Postadres: Noord-Linschoterzandweg 20A, 3425 EK Snelrewaard  
(0031) (0)6 22239207 / (0031) (0)10 5118000  
info@smitsjachtmakelaardij.nl www.smitsjachtmakelaardij.nl



# Aangroei is niet langer een probleem.

Silic One is een revolutionair product dat zeker zo goed werkt als traditionele aangroeiwerende producten en is geschikt voor alle watertypes.



**2**  
jaar

Aangroeiwerende  
bescherming



Eenvoudig  
aanbrengen  
en onderhoud



Brandstof  
besparend



Biocide- en  
kopervrij



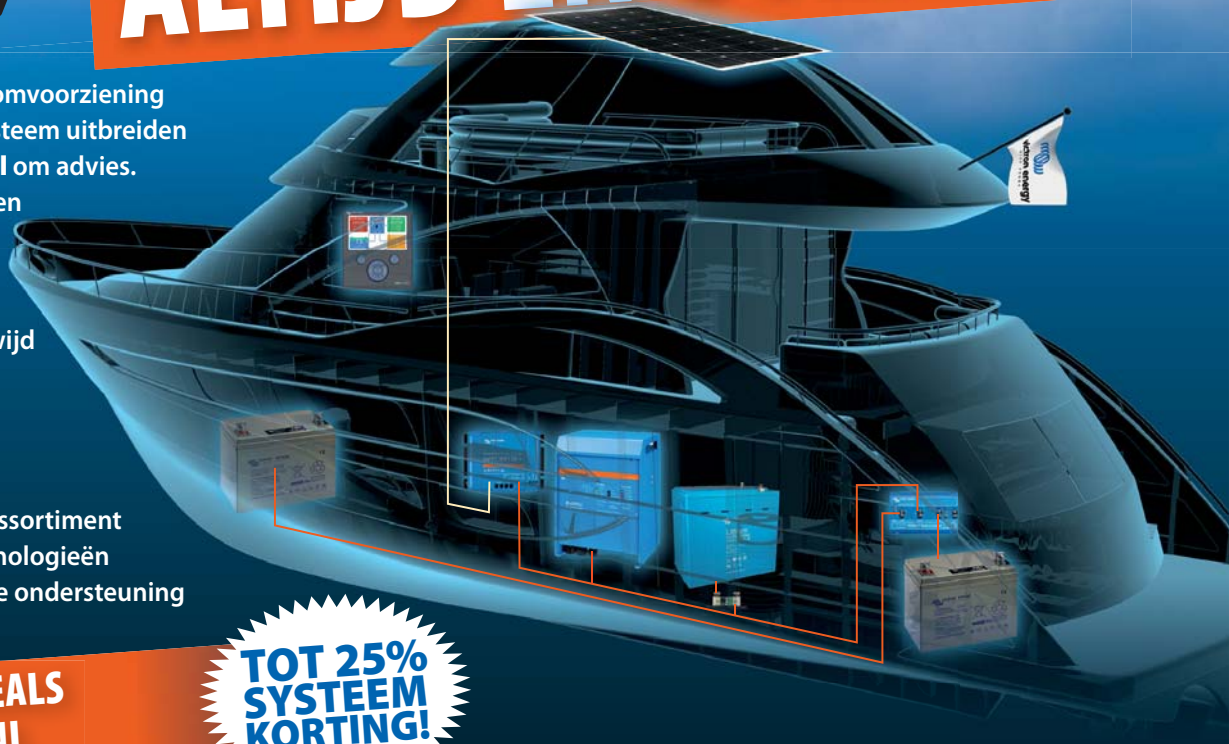
Werkt op  
propellers



# ENERGIE ALTIJD EN OVERAL!

Bent u op zoek naar een nieuwe stroomvoorziening voor uw boot of wilt u uw huidige systeem uitbreiden of vervangen, vraag [stroomwinkel.nl](http://stroomwinkel.nl) om advies. Wij helpen u graag bij het configureren van uw energiesysteem aan boord!

- Nummer 1 leverancier van Victron energy producten wereldwijd
- Persoonlijk contact met onze systeem engineers
- 200m<sup>2</sup> showroom met alle Victron energy producten
- Betrouwbaarheid in adviezen en assortiment
- Vakkennis volgens de laatste technologieën
- Eigen klantenservice en technische ondersteuning
- Snelle levering



KIJK VOOR ONZE ENERGIE DEALS  
OP [WWW.STROOMWINKEL.NL](http://WWW.STROOMWINKEL.NL)

TOT 25%  
SYSTEME  
KORTING!

## MONITOREN

### Cerbo GX communicatiecentrum

De perfecte controle over uw Victron energiesysteem



~~399,30~~  
**319,95**

### Cerbo touch GX

5 inch Touchscreen voor Cerbo GX



~~302,50~~  
**239,95**

### Victron GlobalLink 520

4G de eerste vijf jaar



NIEUW!

**423,50**



WEBSHOP



ONE STOP  
SHOPPING



SYSTEME  
CONFIGURATIE



VAKKENNIS



SERVICE



# stroomwinkel

## Victron Verkoop & Service Center

Lemsterak 6  
2411 NC Bodegraven, NL

NL Tel. 0172 - 820 015  
BE Tel. 0032 (0) 38 084 382

[info@stroomwinkel.nl](mailto:info@stroomwinkel.nl)  
[www.stroomwinkel.nl](http://www.stroomwinkel.nl)

- GRATIS verzending vanaf € 200,00
- Op werkdagen voor 15:00 uur besteld, de volgende dag in huis!
- Alléén bij ons 6 jaar garantie (2 jaar voor accu's) op alle Victron aankopen.

De prijzen (€) zijn inclusief BTW. Deze aanbiedingen zijn geldig t/m 31 maart 2021.



1

# DUURZAAM DEENS DESIGN

Het Deense Rand Boats bouwt boten met een eenvoudig, functioneel design. Duurzaamheid staat daarbij hoog in het vaandel en dat is onder meer terug te vinden in het productieproces, waar gebruik wordt gemaakt van gerecyclede plastic flessen voor de polyester sandwich schuimkern. Motorboot maakte onlangs kennis met het nog vrij jonge Deense bootmerk door middel van een testvaart met het nieuwste model, de Rand Mana 23.

EDWIN DE VELD

In 2012 kwam ontwerper Carl Kai Rand op het idee om in Kopenhagen door hem zelf ontworpen elektrisch aangedreven boten te verhuren. Hij ontwikkelde een 5 meter lange tender met een eenvoudig, functioneel design. De boot werd voorzien van een opvallend ruime rondzit met grote tafel. Voor de voortstuwing koos hij een Torqeedo buitenboordmotor. Er werden 18 stuks gebouwd voor het verhuurbedrijf GoBoat, maar daar bleef het niet bij. De familie Rand besloot namelijk de tenders ook voor de verkoop te gaan bouwen. Nu kennen we dit model al enkele jaren als de Rand Picnic 18, dat nog steeds deel uitmaakt van het leveringsprogramma van de Deense werf. Kort na de introductie van de Rand Picnic was er al contact tussen Rand Boats en Omt-

zigt Watersport, waar wij vandaag onze testvaart met de Rand Mana 23 doen. "Ik was direct gecharmeerd van de Picnic en de visie van de werf, maar zocht een merk met een breder aanbod", vertelt Alex Omtzigt. "In 2018 bezocht ik op uitnodiging van Carl Rand de bootshow in Cannes, waar we proefvaarten maakten met diverse modellen van Rand. Het assortiment was inmiddels uitgebreid en er was ambitie om grotere modellen te bouwen. Toen zijn we aan boord gestapt als importeur. Aanvankelijk alleen voor Nederland, maar sinds vorig jaar voor de gehele Benelux." Alex vertelt dat Rand Boats een mooie aanvulling vormt op het aanbod van het familiebedrijf, dat al sinds 1898 bestaat. Omtzigt biedt haar klanten naast verkoop alle faciliteiten, zoals service, on-



- 1 De Mana 23 valt op met zijn vloeiende lijnenspel.
- 2 De grote stuurconsole biedt volop ruimte voor extra instrumenten.
- 3 De zithoek voorin biedt plaats aan acht personen.
- 4 Onder de bank aan de voorzijde van de stuurconsole kan een koellade worden geplaatst.

derhoud, schadeherstel en winterstalling. “Alleen een jachthaven hebben we niet”, aldus Alex.

### VLOEIEND

Onze testboot van vandaag blijkt nog in de showroom te staan, tussen de andere modellen van Rand Boats. Dat biedt ons de gelegenheid een goede indruk te krijgen van het gamma van de werf. Wat direct opvalt, is de kleurstelling: alle boten zijn in dezelfde friskgrijze kleur uitgevoerd, die goed aansluit bij de moderne vormgeving. Alex legt uit dat Rand twee standaard kleuren heeft, namelijk ‘Titanium Grey’ en ‘Pebble White’. “Tegen meerprijs zijn de boten in elke andere gewenste kleur leverbaar”, vult hij aan. Alle modellen, van de 5 meter lange Picnic 18 tot en met de acht meter lange Leisure 28, staan tentoongesteld. Voor dit jaar zijn verschillende nieuwe modellen aangekondigd, tot een lengte van 11,60 meter. Op dit moment geldt de Mana 23 echter als de jongste telg van de Rand-familie. Met een lengte van 7,20 meter is de open tender ontworpen voor comfortabele dagtochten met een gezelschap tot wel tien personen. Evenals de andere Rand-modellen tot nu toe is de Mana 23 leverbaar met een elektromotor of verbrandingsmotor. Voor een zo laag mogelijk verbruik en hoog mogelijke vaarsnelheid zijn de Rand boten voorzien van een rank onderwaterschip en een rechte neus voor een maximale lengte op de waterlijn. Bovendien zijn de boten licht van gewicht. De Mana 23 weegt namelijk slechts 700 kg! Waarin de Mana 23 echter afwijkt van de andere modellen, is het design. Waar de andere boten een duidelijk overeenkomstige vormgeving hebben waarin strakke lijnen domineren, is de romp van de Mana 23 voorzien van een vloeiender lijnenspel. Zo is de overgang van de scherpe boeg naar de sprayrails minder scherp en heeft de romp ter hoogte van het achterschip rondingen en een verdiepte rand gekregen. Een ander afwijkend detail op het concept van Rand Boats is dat dit model geen rubberen stootlijst heeft. In plaats daarvan is gekozen voor een gladde afwerking van de romp, met rvs ogen om stootwillen aan te bevestigen. Alex vertelt ons echter dat de Mana 23 optioneel leverbaar is met een rubberen stootlijst. Wellicht is dit voor Nederland toch praktischer.

### INDELING

Nadat de Mana 23 uit de showroom is gereden en te water is gelaten voor onze testvaart, stappen we aan boord via de spiegel. Het in het casco geïntegreerde zwempleateau ligt op een hoger niveau dan de open kuip en biedt voldoende bewegingsruimte. Het met kunststeak belegde dek is vanuit het water bereikbaar via een zwemtrap aan stuurboord. Een verbeterpunt met betrekking tot de veiligheid betreft hier het beperkte aantal treden. Een opklapbaar deel met enkele





5



6



7



8

## RAND MANA 23

### AFMETINGEN

Lengte over alles	7,20 m
Breedte	2,30 m
Diepgang	0,25 m
Kruiphoogte	0,95 m

### CASCO

Gewicht	ca. 700 kg exclusief motor
Materiaal	polyester
Rompvorm	diep-V met verticale boeg, smal op de waterlijn en voorzien van sprayrails
CE-markering	C (10 personen)

### TANKS

Brandstof	standaard: 60 l losse benzinetank optie: accupakket voor elektrische aandrijving
Drinkwater	nvt
Vuilwater	nvt

### VOORTSTUWING

Motor	buitenboordmotor in bun benzine: Mercury of Honda, 20-50 pk elektrisch: Torqeedo, 15-30 kW testboot: 20 pk Mercury EFI
Besturing	hydraulisch

### ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Boordnet	12 V
Accu's	starten en service: 1 x 60 Ah

### PRESTATIES

Topsnelheid	20 km/u (met 20 pk Mercury benzinemotor)
Kruissnelheid	10 km/u (met 20 pk Mercury benzinemotor)
Minimale snelheid	3 km/u

### PRIJZEN

Vanafprijs	€ 42.900,- excl. btw versie met benzinemotor € 44.900,- excl. btw voor de elektrische versie
Prijs testboot	€ 49.375,- excl. btw
Belangrijkste extra's	20 pk Mercury benzinemotor, koellade, Raymarine Axiom display, bimitop

### BOUW EN INFORMATIE

Ontwerp	Carl Kai Rand, Rand Boats
Bouw	Rand Boats ApS Kopenhagen, Denemarken
Importeur	Omtzigt Watersport BV Industriekade 22, Sassenheim tel: 0252-232604 www.randboats.nl

5 De dekken van de Rand Mana 23 zijn belegd met kunststof teak.

6 De ranke boeg van de Mana 23 waaiert boven water uit.

7 In de motorbun is een 20 pk Mercury buitenboordmotor geplaatst.

8 De Rand Mana 23 is een tender die met oog voor duurzaamheid is gebouwd.

extra treden zou het uit het water klimmen vergemakkelijken. De open kuip is vanaf het zwemplateau te bereiken dankzij een doorloop aan weerszijden van het zonnedeck, dat plaats biedt aan twee personen. De voorzijde van het zonnedeck is tevens de zitplaats voor de bestuurder en een meevaarder. Door de rugleuning van dit bankje om te klappen, kan het toch al omvangrijke zonnebed nog verder worden vergroot. Onder het zonnebed is de bun voor de buitenboordmotor te vinden, waar in dit geval een 20 pk Mercury onder is geplaatst. Aan de voorzijde van de motorbun is een grote opbergruimte. Hier staat een losse benzinetank van 60 liter opgesteld. Wie kiest voor elektrische aandrijving kan hier in plaats van de tank een flink accupakket kwijt. De Mana 23 heeft een brede stuurconsole, voorzien van vier bekerhouders en genoeg ruimte om naar wens apparatuur of instrumenten te plaatsen. Zo is onze testboot uitgerust met een optioneel Raymarine Axiom display. Het stuur is aan bakboord geplaatst en de gashendel mid-scheeps: een goede keuze, want zo vermijdt je het risico dat iemand er onbedoeld tegenaan loopt. De voorzijde van de stuurconsole heeft een tweepersoonsbankje met eronder een optionele koellade. In het voorschip is een royale zithoek met twee lange banken aan weerszijde. Een grote tafel in het midden maakt het tot een gezellige zithoek voor wel acht personen, terwijl er ook nog voldoende ruimte is overgebleven om naar het voordek te kunnen lopen. Het verhoogde voordek is via een fraai in het casco geïntegreerde opstaptrede eenvoudig te bereiken. Verder ontdekken we drie grote bergruimtes onder de banken en in de boeg van de tender. Daarnaast is de testboot voorzien van de optionele bimini die - als je hem neerklappt - keurig deels onder het voordek kan worden opgeborgen. Door de bimini te voorzien van extra zijflappen kunnen de personen in het voorste deel van de open kuip beschermd zitten.

## VAREN

We hebben lang moeten wachten op een dagdeel met redelijk weer, maar vandaag is er dan eindelijk een droge middag voorspeld. We starten de 20 pk Mercury buitenboordmotor. Mede dankzij de geïsoleerde motorruimte is het geluidsniveau zeer laag. Varen met de Mana 23 went snel, want de tender laat zich gemakkelijk besturen. Keren in de smalle vaart gaat door de geringe draaicirkel in één keer. Met een beetje gas erbij varen we makkelijk 10 km/uur. Als we op de Kagerplassen zijn aangekomen meten we met drie personen aan boord een topsnelheid van 13 km/uur. Volgens Alex Omtzigt haalt de Mana 23 met deze motorisering net geen 20 km/uur, waardoor een vaarbewijs niet nodig is. Als we later in een begeleidend schip stappen, kunnen we goed zien hoe mooi de nieuwe Rand door het water snijdt en mede daardoor weinig golven maakt.

Hoewel zoals gezegd de Mercury zijn werk doet met weinig geluid, lijkt het ons een extra dimensie om met deze Mana elektrisch te varen. Het is mogelijk om de Mana 23 elektrisch planerend te laten varen met de 30 kW Torqeedo E-Drive. Voor wie de snelste uitvoering wenst, moet kiezen voor een 50 pk Honda benzinemotor. De topsnelheid ligt dan volgens Omtzigt rond de 40 km/uur.

## CONCLUSIE

De vloeiende lijnen die Rand Boats heeft toegepast in het design van de Mana 23 staan de zeven meter lange tender goed. De ranke, scherpe boeg zorgt samen met een glad en strak onderwaterschip voor weinig weerstand. Dit heeft als voordeel dat je economischer kan varen en dus een motor met minder vermogen nodig hebt. De Mana 23 is een mooi afgewerkte boot waar je met een flink gezelschap comfortabel mee kunt toeren. Wil je dat in alle rust kunnen doen, dan is de keuze voor een elektrische versie snel gemaakt. 

**9** Het in het casco geïntegreerde zwemplateau ligt op een hoger niveau dan de kuip.



9



1 De Terra Nova tussen de ijsschotsen.

# SALONKRUISER TERRA NOVA

Veel nostalgie in de Motorboot 5 van 35 jaar geleden: toen hadden we nog ijs in buitenwater, een Hiswa in de Rai en een kroonprins die de Elfstedentocht reed. Centraal in dit verhaal stond echter de salonkruiser Terra Nova die, net gerestaureerd, een ijsreis maakte...

LAURENS VAN ZIJP

Het verhaal in Motorboot 5-1986 is geschreven door Leo J. Capit. Hij schreef: 'Op de historische Amsterdamse werf De Walvis lag de gerestaureerde salonkruiser een winter lang te sluimeren, af en toe nog eens geaaid en geknuffeld door Wouter Nieuwveld en zijn trawanten. De droom in het nabije verschieft was de Hiswa. Een gerechtvaardigde droom! Want wie die Hiswa bezocht zal het nu kunnen beamen: de Terra Nova, schitterend reliëf uit de allerprilste tijd van de recreatievaart, was echt een blikvanger. Een bordje 'Niet Te Koop' had een tienduizendvoudige vraag kunnen voorkomen.

## DOOR HET IJS

De maandag, die voorafging aan de opening van de Hiswa, belde uw temperatuurgevoelige verslaggever met Wouter Nieuwveld, met de vraag: "Hoe krijg je de Terra Nova in de Rai?" Antwoord: 'Er ligt hier voor de werf nog dertig centimeter ijs.' Hij klonk bezorgd en zo bleek hij er ook uit te zien toen ik mij die middag op het Prinseneiland vervoegde. Kijk, je kunt natuurlijk een boot op een dieplader hijsen en naar de Hiswa brengen, maar de Terra Nova is elf meter lang en een dieplader van die capaciteit kan zijn weg niet vinden door de straatjes naar de werf. Dus de weg naar het



# ‘HIJ VAART ALS EEN SPEER’

1 De Terra Nova als rondvaartboot in Amsterdam.

Het verhaal uit Motorboot 5-1986 roept de vraag op: hoe is het de boot sindsdien vergaan? En: vaart-ie nog? Dat blijkt het geval, zij het niet meer als pleziervaarttuig, maar als rondvaartboot. Werfbaas Wouter Nieuwveld en huidig eigenaar Tomas de Smidt spreken beiden liefdevol over de klassieker...

LAURENS VAN ZIJP

“Ja, ik kan mij die winter nog wel herinneren”, zegt Wouter Nieuwveld, inmiddels scheepbouwer in ruste, als we hem bellen over de bewuste ijsreis van de Terra Nova, “er lag toen bijna 30 centimeter ijs en de Havendienst moest een geul breken tot voor mijn werf. Ik had de Terra Nova net opgeknapt voor een klant en het schip leek mij wel een mooie blikvanger op onze Hiswa-stand, in de hoop daarmee nieuwe opdrachten binnen te halen. Maar ja, de Rai bereiken was een hele toer vanwege het ijs.” Op 26 februari werd de veertiende Elfstedentocht verreden, die gewonnen werd door Evert van Benthem.

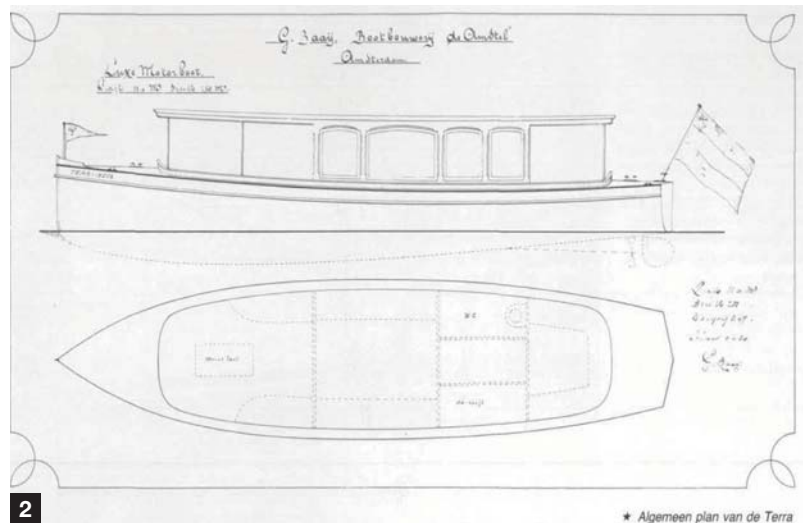
## OPKNAPPEN

Via een handelaar was Nieuwveld de Terra Nova op het spoor gekomen. De salonkruiser lag op het gelijknamige landgoed in Loenen aan de Vecht, als enige boot in een waterwingebied. Het jacht verkeerde in een erbarmelijke staat, maar Wouter zag als botenbouwer en vooral als liefhebber van ‘klassiek en scheeps’, louter kansen om de Terra Nova weer tot volle glorie te brengen. Dat werd niettemin een arbeidsintensief karwei. Nieuwveld, terugblikkend: “We hebben het hele vlak moeten vernieuwen en hebben daar nieuwe gangen in gelast. Ook boven water

Rai-complex leidt over water. Hele stukken nog stijf bevroren water, in dit geval. Wat doet ijs met een scheepshuid? Ocharm! De huid van de Terra Nova op de helling straalde je tegemoet in een soort fluwelig wit. Zo glad als een Sterspot voor babybibsen. En wat had het niet 'n moeite gekost die huid zo te krijgen dat zelfs Wouter Nieuwveld er vrede mee had. Wie zag er ooit een schip dat zó gelakt was? Gelakt? Zeg maar gerust gelikt!

### VASTBERADEN

De blanke schoonheid gleed in het open stuk dat door een gemeentelijke ijsbreker zorgzaam voor de helling was bewerktelligd. Wouter Nieuwveld stapte aan boord en bracht vaardig de fonkelnieuwe Bukh dieselmotor tot leven. Enkele van zijn getrouwen scheepten zich eveneens in, en ook, gehoor gevend aan een hooggewaardeerde invitatie, deze verslaggever. We voeren weg van het Prinseneiland, oord der wedergeboorte. Nog geen vijftig meter op weg hadden



2

\* Algemeen plan van de Terra

## GELAKT? ZEG MAAR GERUST: GELIKT...!

we de eerste botsing. Een vriend had plaatsgenomen op de voorplecht en duwde met de pikhaak, voor zover het in zijn vermogen lag, schotsen weg. Maar er is een duidelijk verschil tussen schotsen en schotsen. Het gelaat van Wouter Nieuwveld, aan het kittige stuurrad, weerspiegelde de moeilijke momenten die we doormaakten. Maar er waren ogenblikken van verademing. Hele ijsvrije stukken. En de fysionomie van de schipper onderging een verandering. De bezorgdheid verdween. Vastberadenheid tekende zich af.


2 Het algemeen plan van de Terra Nova.  
3 Monsterklus: het vlak werd vernieuwd.



3

### PLASTIC?

Ineens: 'rang'. Dat was het volgende ijsveld, voor we de Amstel opvoeren. Nam de schipper toen snelheid terug? Nee, dat deed-ie niet. Zijn vaardige hand duwde de gasmanette naar voren. En het kraakte en bonkte alom, maar overboord hangend zagen we allemaal dat de Terra Nova echt tegen een stootje kan. Nee, we voeren niet naar de Hiswa. De Rai-haven kon niet gebruikt worden vanwege de overdosis vorst. We meerden af aan de Amstel, bij de Utrechtse Brug. En daar kwamen dan de kraan en het voertuig dat de Terra Nova zonder problemen naar de Amstelhal bracht.

Daar zag ik, toen de Hiswa eenmaal uitgebroken was, de Terra Nova terug. En het werd mij heel duidelijk dat Wouter Nieuwveld cum suis zich nog zeer veel moeite moeten hebben getroost om de salonkruiser zo salonfähig te maken. Reken maar dat ik kritisch keek. Maar de huid was krasvrij en smetteloos, alsof het schip in een laat-negentiende eeuwse showroom lag. Een anonieme bewonderaar legde zijn hand op Terra Nova's ranke leest en vroeg aan standhouder Nieuwveld: "Meneer, is dit plastic?" "Nee meneer, dit is staal", luidde het beheerste antwoord. "Gut, je zou zeggen dat 't plastic was", zei de man, "zó mooi. .!" 

### MOTORBOOT 'TOEN EN NU'

In het digitale archief van Motorboot zoekt Laurens van Zijp naar aansprekende artikelen van 35 jaar geleden, die nog steeds interessant zijn. Bovenstaande is een samenvatting van het artikel in Motorboot 5 van 1986. Voor het complete verhaal (en meer) surft u naar [www.motorboot.com](http://www.motorboot.com). Na aanmelding in 'Mijn Motorboot' kunt u onder 'alle e-magazines' alle jaargangen van Motorboot inzien.

hebben we het schip gerestaureerd; zoveel mogelijk met behoud van het oorspronkelijke karakter. Rond die tijd kon je oude schepen aanmelden voor de status van 'museum-schip' en daar had ik de Terra Nova voor ingeschreven. Ik kreeg evenwel een afwijzing, omdat we het onderwaterschip hadden gelast en niet opnieuw hadden geklonken." De verontwaardiging over zoveel onbuigzaamheid is hoorbaar in Wouters stem. "Wij hadden juist ons best gedaan het schip zoveel mogelijk in de oude stijl te restaureren, en dat laswerk onder de waterlijn zag je toch niet..."

### BEROEPSSCHIP

De inmiddels opgeheven werf van Wouter Nieuwveld was gelegen op het Prinseneiland in Amsterdam, één van de westelijke eilanden tussen pakweg het Centraal Station en de Oude Houthaven. Van oudsher een gebied vol nautische bezigheden en negotie met werven en pakhuizen. Het is stilaan veranderd in een woonwijk, hoewel de werf van

## DE ELEKTROMOTOR VOLDOET AAN DE STRENGE REGELS

Bierenbroodspot (anno 1885!) er nog steeds te vinden is. Wouter heeft een uiteenlopend scala aan schepen gebouwd; zowel jachten als beroepsvaartuigen. Waaronder de pont IJveer 32, patrouilleboten en rondvaartboten. De restauratie van de Terra Nova werd zoals gezegd uitgevoerd in opdracht van een particuliere klant. Die heeft het schip later verkocht aan een rondvaartreder met verschillende salonboten. Sindsdien vaart de Terra Nova als beroepsschip met personen door de Amsterdamse grachten. Vervolgens nam Tomas de Smidt van rondvaartrederij 't Smidjtje in Amsterdam op zijn beurt de Terra Nova over. Weliswaar is hij in de eerste plaats ondernemer, maar wel iemand met een voorliefde voor klassieke details. Ook hij praat hoorbaar liefdevol over de Terra Nova, die hij opnieuw een opknapbeurt gaf. "Het dak was aan vervanging toe, dus dat hebben we vernieuwd", vertelt Tomas, "en we hebben een voorruit toegevoegd, zodat we comfortabeler het hele jaar door kunnen varen."

### VAN BRANDSTOF NAAR STROOM

De boot werd begin 20e eeuw ontworpen en gebouwd in opdracht van de heer Kaufmann in Amsterdam. De eerste bootnaam van de salonkruiser luidde 'Rosilene'. Bouwer was Gerben Baaij sr. (1866-1938), van de werf G. Baaij Bootbouwerij 'De Amstel' in Ouder-Amstel. Later werd de Amsterdamse advocaat Richard Erdmann eigenaar en hij vernoemde de boot naar het landgoed Terra Nova aan de Vecht, dat hij had aangekocht. Over de oorspronkelijke



2



3

motor bestaat geen zekerheid; er wordt gesproken over een benzinemotor, die op zijn beurt zou zijn vervangen door een Albin of een Yanmar. Hoe dan ook, de motor die Wouter Nieuwveld aantrof, was niet meer bruikbaar. "Ik heb hem vervangen door een driecilinder Bukh van 36 pk", zegt hij, "goede motoren met betrouwbare techniek." Rond 2014 onderging de Terra Nova een rigoureuze verandering qua voortstuwing: de dieselmotor maakte plaats voor een elektromotor, een Bellmarine 10 kW, met accu's onder de banken. Op het dak werden zonnepanelen geplaatst. Een concessie; de elektrische aanpassingen waren nodig om aan de strenger wordende regels van de gemeente Amsterdam te voldoen. De Terra Nova meet 11,00 x 2,80 x 0,90 meter. Een rank, relatief smal schip. "Hij vaart als een speer", zegt Wouter enthousiast, "wel heeft de opbouw wat windvang. In de Amsterdamse grachten heb je daar niet zo'n last van, maar op ruim water wel." De boot is volgens Wouter goed te manoeuvreren. Tomas beaamt dat: "Hij vaart voortreffelijk, zeker nadat we het roer hebben aangepast. Dat kan nu een grotere uitslag maken en daardoor draait de boot makkelijk om z'n as." Wat in de Amsterdamse grachten nog al eens van pas komt. Behalve op de website van het rondvaartbedrijf, is de parmantige Terra Nova ook terug te vinden op de site van de Vereniging van Booteigenaren Oude Glorie. **M**

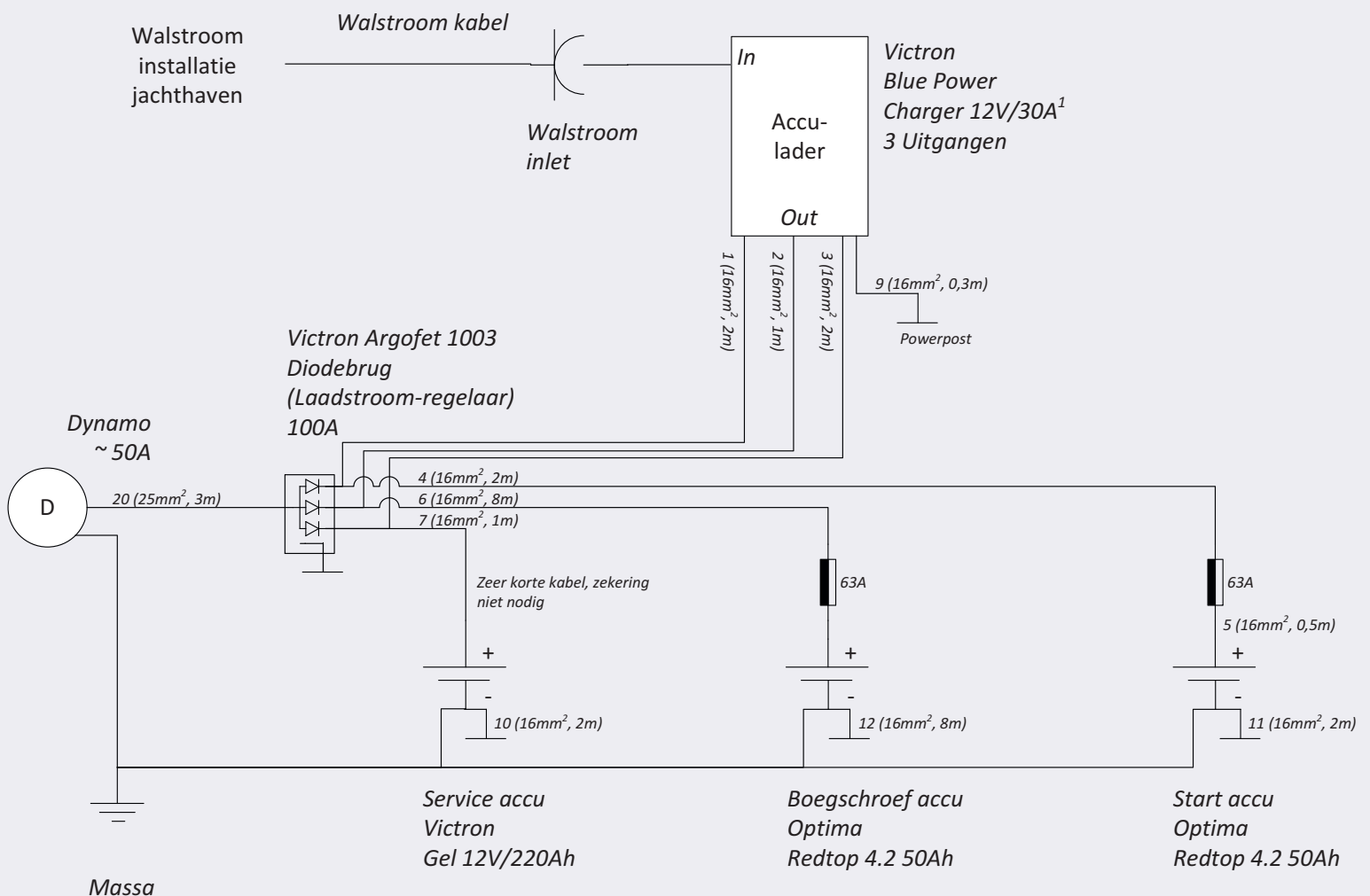
**2** Een doorkijkje aan boord, van achteren naar voren.  
**3** Het dak is voorzien van zonnepanelen (Foto's: Smidjtje).

# ELEKTRA EN GAS

In Motorboot oktober 2020 las u hoe Rob La Haye een reddingsloep transformeerde tot een prachtig jacht, de Papilio. Een meerjarig project dat hij vanaf het begin vastlegde. Aldus ontstond een unieke documentatie over zelfbouw. En Rob deelt dat graag met de Motorboot-lezer. Niet met de gedachte 'zo moet het', maar meer ter inspiratie. In vervolg op het openingsartikel nemen we diverse stadia van de bouw onder de loep. In deze zesde aflevering: elektra en gas aan boord.

TEKST: LAURENS VAN ZIJP, FOTO'S: ROB LA HAYE

1





## ELEKTRISCH SCHEMA

1. Zelfbouw betekent ook zelfstudie. Rob las talloze artikelen op internet, maar bestudeerde ook het Boek 'Elektriciteit aan boord' van auteur Michael Herrmann (ISBN: 9789064104893). Mede aan de hand daarvan ontwierp hij het complete elektrische schema, met het tekenprogramma Visio. En als detail daarvan, het bijgaand laadschema. Er zijn drie accu's: de start-, een service- en een boegschroefaccu. Ze worden gevoed door de dynamo of door walstroom via een Victron Blue Power-lader. Een Victron Argofet 1300 diodebrug (laadstroomregelaar, 100 ampère) zorgt ervoor dat de accu's elkaar niet leeg kunnen trekken. Een naslagwerk van de elektrische installatie aan boord is waardevol, want die geeft houvast, mocht er zich een storing voordoen.

## DRADEN

2a/b/c. Op deze drie foto's zien we de acculader, diodebrug en service- en startaccu. Alle kabels zijn genummerd zodat ze te herleiden zijn. "Met de aanleg van het elektrische systeem moet je geen fouten maken", aldus Rob, "de draadweerstand en warmteontwikkeling luistert nauw bij 12 volt; elke draad kan een maximaal aantal toegestane ampères verwerken; daarboven kan hij te heet worden en smelten, met de kans op brand. Een boot trilt en beweegt tijdens het varen. Daarom moet je de draden goed vastzetten, om schavielen te voorkomen." Zelfbouwen is ook vooruit denken: al helemaal in het begin van het bouwproces maakte Rob gaten in de spanten en schotten om leidingen te kunnen doorvoeren. Trouwens, ook de buizen voor de luchtverwarming werden toen al aangelegd; een Eberspächer standkachel (op diesel) zorgt voor warme lucht in de kajuit, kuip en zelfs bij de stuurstand.



## GASINSTALLATIE

**3a/b.** Gas is en blijft riskant aan boord. Gas is immers zwaarder dan lucht en zakt dus naar het laagste punt; de bilge. Het is daarom voorgeschreven dat een gasfles in een bun staat met ontluchting naar buiten en er moet een hoofdkraan zijn. Gasslangen moeten deugdelijk vastgezet zijn en bij doorvoeren beschermd zijn tegen schavielen. Rob wilde wel een kookpit aan boord. "Dat verhoogt het comfort behoorlijk; een eitje kunnen bakken of soep kunnen maken is wel zo prettig." Hij maakte de gasbun op maat, met hout, glasvezel en epoxy, omdat een standaard gasbun niet paste. In de bun staan twee Campinggas flessen; één aangesloten, één reserve. Ze zitten zeevast met een sjoband en een schot. De hele installatie is gekeurd door een expert van Gasveilig.nl, die een certificaat heeft afgegeven. Een sticker bewijst dat. Het gaat hier om een zeer compacte gasinstallatie, louter voor het koken. De koelkast draait uit veiligheidsoverwegingen niet op gas, maar op elektriciteit.



3a



3b



#### COMFORTVERHOGER

4. Het keukenblokje is aan stuurboord gesitueerd, keurig weggewerkt tegen het kajuitschot, onder de buiskap. Het ronde toegangsluik naar de gasbun is zichtbaar. Hoewel klein van omvang is het een comfortverhoger van formaat. Samen met de bedden en het toilet zorgt de kookpit voor het onderscheid tussen dagboot en grachtenjacht met verblijfsaccommodatie... 

*Wordt vervolgd.*

*Heeft u vragen aan Rob over dit project?*

*Dan kunt u die stellen via: [redactie@motorboot.com](mailto:redactie@motorboot.com), onder vermelding van 'ombouw sloep'.*

**Rob La Haye kocht een oude reddings-sloep en bouwde hem om naar een heus grachtenjacht. Bijzonder, want hij had totaal geen ervaring als doe-het-zelver met het verbouwen van een boot. In deze serie volgen we Rob tijdens dit leerproces annex ombouwproject.**



# SCHOON, SCHONER, SCHOONST!

In de aanloop naar het nieuwe vaarseizoen krijgen veel booteigenaren last van zogenaamde 'schoonmaakkriebels'. Op de eerste stralende lentedag wil je natuurlijk zonder al te veel gedoe aan boord kunnen stappen van een frisse boot. Niet alleen de buitenkant, maar zeker ook de binnenkant wordt grondig gelucht, gepoetst, gezeemd en gereinigd. Ellen Groenveld van [www.kidswatersport.nl](http://www.kidswatersport.nl) selecteerde leuke en handige producten voor de schoonmaak van uw boot na het winterseizoen.

## GOED MATERIAAL

Goed gereedschap is het halve werk! De schoonmaaklijn van Deckmate bestaat uit lichtgewicht telescopische stelen die in combinatie met handige borstels, was- scrub -en droogproducten inzetbaar zijn voor het onderhoud van kleine en grote boten. De kwalitatief hoogwaardige schoonmaakproducten onderscheiden zich door handige details waaruit blijkt dat ze voor gebruik aan boord ontwikkeld zijn. Zoals kunststof kapjes en beschermende bumpers die krassen voorkomen tijdens het poetsen.

[www.deckmate.eu](http://www.deckmate.eu)



## BIOLOGISCH

Ecworks Marine heeft als motto "Preserve the living seas", behoud de levende zeeën. Hun vloeibare schoonmaakproducten worden gemaakt van ingrediënten die voldoen aan de Marine Pollution (MARPOL) richtlijnen. Deze producten zijn compleet biologisch afbreekbaar, pH-neutraal en fosfaat vrij. Ze brengen dus geen schade toe aan de flora en fauna in het water. De verpakkingen zijn gemaakt van gerecycled materiaal en kunnen op hun beurt weer gerecycled worden. Ecworks heeft producten voor het dek, interieur, motoren en zeilen.

[www.belship.nl](http://www.belship.nl)



## BOOTONDERHOUD

Het Renskib schoonmaak- en poetsstelsysteem heeft één doel: de beste kwaliteit leveren in bootonderhoud voor een optimaal en duurzaam resultaat. De producten en de methode maken dat het schip zelf weer gaat glanzen door het eerlijk en zeer zorgvuldig te polijsten met polijstpasta's met een unieke werkzame samenstelling. Alle schoonmaakproducten zijn speciaal ontwikkeld voor de watersport en vrij van schadelijke stoffen die het milieu aantasten. Je kunt het onderhoud aan je boot heel gemakkelijk zelf doen, maar ook de specialisten van Renskib inschakelen. De mogelijkheid bestaat zelfs om een onderhoudscontract af te sluiten zodat je zelf nergens meer naar om hoeft te kijken en je boot er altijd uit ziet als nieuw.

[www.renskib.com](http://www.renskib.com)



## AANGENAME GEUR

Forespar Tea Tree Power is gemengd met pure Australische Tea Tree olie en speciaal samengesteld om nare geurtjes aan boord te verjagen. Deze effectieve schimmelreiniger doodt schimmels en bacteriën en reguleert de luchtkwaliteit. Bovendien laat het middel een aangename geur achter. Het product is gemaakt van 100 procent natuurlijke middelen en daardoor vriendelijker voor het milieu.

[www.belship.nl](http://www.belship.nl)



## SCHONE KOMBUIS

Het 100 procent natuurlijke afwasmiddel en de handzeep met de geur 'vers geperste sinaasappel' van Seepje worden gemaakt van natuurlijke olie uit de sinaasappelschillen die na het persen van sinaasappelsap in de winkels van Albert Heijn achterblijven. Seepje maakt natuurlijke was- en reinigingsproducten op basis van natuurlijke ingrediënten zoals de schil van de sapindus mukorossi. Zodra de schil van deze vrucht uit de Himalaya water ziet, maakt 'ie een natuurlijke vorm van zeep aan. Wie schoonmaakt met Seepje, draagt zo bij aan een beter milieu. De fabrikant zorgt voor betere werk- en leefomstandigheden voor de schillenboeren uit India en Nepal en voor werkgelegenheid op de sociale werkplaats, vervangt synthetische grondstoffen door 100 procent natuurlijke ingrediënten en recycelen plastic. In het Seepje-assortiment vind je afwasmiddel, handzeep, allesreiniger, wasmiddel en wasverzachter in allerlei heerlijke geuren.

[www.seepje.nl](http://www.seepje.nl)



# KWALITEIT in de WATERSPORT



Scheepsmotoren 10 t/m 800 pk

Bootstabilisatoren

Boot Instrumenten

RVS accessoires

Zeilbootpropellers

Buitenboordmotor propellers

Waterjets

Schakelpanelen

Aandrijfsystemen

Filtersystemen

Anodes

Inbouw accessoires



Clouds International B.V. (+31) 0348-551644 mail@clouds.nl  
www.clouds.nl

## MARINEDECK<sup>2000</sup>

Professionele en  
hoogwaardige  
scheepsdekken van  
kurk composiet

- Natuurlijke duurzaamheid in elk klimaat
- Voelt altijd koel aan, ook bij zomerse temperaturen
- Volledig anti slip
- Eenvoudig schoon te houden
- Kant-en-klare (PreFab) dekken volgens maatsjablonen of CAD tekeningen
- Traditionele en vrije ontwerpen
- Kostenbesparende en professionele scheepsdekken



STAZO marine equipment b.v.

[www.marinedeck.nl](http://www.marinedeck.nl)



Natuurlijke  
duurzaamheid en comfort

Geautoriseerde MARINEDECK 2000<sup>®</sup> specialisten (AMS-sen) in Nederland:

- *Bruinisse* - Bal & Co. b.v. tel. 0111-483020
- *Elburg* - Loedeman Jacht- en Interieurbetimmeringen, tel. 0525-682667
- *Fijnaart/Heijningen* - Stevens Nautical b.v., telf. 0167-528200
- *IJlst* - Boat Care Scheepstimmerwerken, tel. 0625275020
- *Sprang Capelle* - Brabant Yachting, tel. 0416-312428
- *Terneuzen* - Aricom yacht services, tel. 0115-614577





Winterstalling

Jachtmakelaardij

Jachtservice

Watersportwinkel

Kraspolderweg 2 - 4  
1821 BW Alkmaar  
[www.nicolaaswitsen.nl](http://www.nicolaaswitsen.nl)

Werkkantoor: 072 511 22 97 [info@nicolaaswitsen.nl](mailto:info@nicolaaswitsen.nl)  
Jachtmakelaardij: 072 515 27 27 [makelaardij@nicolaaswitsen.nl](mailto:makelaardij@nicolaaswitsen.nl)  
Watersportwinkel: 072 511 30 21 [info@bootschappen.nl](mailto:info@bootschappen.nl)

# DOUBLE COAT

## Dubbel UV



### DOUBLE COAT DUBBEL UV

geeft meer glans, meer bescherming en een hoger rendement. Gebruik Double Coat Dubbel UV wanneer hout een vernis met **hoge glans** en **duurzame bescherming** vraagt. De **eenvoudige applicatie** eigenschappen van Double Coat Dubbel UV leiden direct tot een professioneel resultaat.



ONTDEK DE NORTHMAN 1200 & DE NORTHMAN NEXUS REVO 870

Plan uw bezoek | Heeg, Friesland NATURAL YACHTS

Kies uw gewenste aandrijving: elektrisch & brandstofcel aangedreven, 100% elektrisch, diesel of een buitenboordmotor [naturalyachts.com](http://naturalyachts.com) | +31 515 227 017

**DUAL BAND *plus***

Yacht Controller BV  
T 023-5401797 · [info@yachtcontroller.nl](mailto:info@yachtcontroller.nl)  
[www.yachtcontroller.nl](http://www.yachtcontroller.nl)

**DUAL BAND** **JCS plus** **enjoy plus**

European Patent Office  
European Patent EP 1 544 007 B1  
US Patent N° 7.104.212 B2  
Worldwide Patented

FC CE

WWW.POSTMARINEHEATING.COM

**PRIJS VANAF €2150,- (EXCL. BTW)**

**POST MARINE HEATING B.V. GEEFT U EEN RUSTIG EN WARM GEVOEL!**

HR KETEL CV | COMBI | BOILERREGELING

<p><b>SMART-LINE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoog rendement &gt;91%</li> <li>• Schone verbranding LOW NOx principe</li> <li>• Multifunctionele installatie</li> <li>• Klein in formaat</li> <li>• Compactste oliegestookte CV ketel ter wereld</li> </ul>	<p><b>CAMINUS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoog rendement &gt;92%</li> <li>• Laag brandstofverbruik</li> <li>• Degelijke constructie</li> <li>• Onderhoudsarm</li> <li>• Goede prijs/ kwaliteit-verhouding</li> </ul>	<p><b>BLUE-LINE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoog rendement &gt;95%</li> <li>• Roetuitstoot 0%</li> <li>• Lager stroomverbruik &gt;35%</li> <li>• Hogere kerntemperatuur van vlam</li> <li>• Eenvoudige bediening</li> </ul>
--	---	--

**POST** MARINE HEATING B.V.

Boezem 20a | 4206 CB Gorinchem | +31 (0)183 - 610 211  
[info@postmarineheating.com](mailto:info@postmarineheating.com) | [www.postmarineheating.com](http://www.postmarineheating.com)

**KEURMERK** Vrijwillig Bodecertificering

**JACHTONDERHOUD** **50 ton**

Uw adres voor:

- **Onderhoudsbeurt op de wal**
- **Vakkundig jachtonderhoud**

En natuurlijk ook voor:

- Winterstalling verwarmd
- Schade reparatie
- Hissen tot 50ton

**YE** **YERSEKE WATERSPORTSERVICE**

Kreeft 13 4401 NZ Yerseke Tel. 0113-576006 [info@yersekegroup.nl](mailto:info@yersekegroup.nl)  
[www.yersekegroup.nl](http://www.yersekegroup.nl)

**Zeeland**

**deltamarina** KORTGENE

Veerse Meer Zeeland

**Ligplaats of winterstalling nodig?**

Zoek niet verder!  
Bel +31-113-307176 of mail naar [homeport@deltamarina.nl](mailto:homeport@deltamarina.nl)  
[www.deltamarina.nl](http://www.deltamarina.nl)





### ALLE TECHNIEK AAN BOORD

- Mobile service
- Verkoop, inbouw en reparatie
- Levering uit voorraad
- Bijna 60 jaar ervaring
- Botenliften tot 40 ton

Baanhoek 152  
3361 GN  
Sliedrecht

☎ +31(0)184 - 412332  
✉ info@drinkwaard.com  
📍 www.drinkwaard.com



### DE BETROUW- BARE KRACHT

Baanhoek 152  
3361 GN  
Sliedrecht

☎ +31(0)184 - 499945  
✉ info@cmbenelux.com  
📍 www.cmbenelux.com



### SCHEEPSBEGLAZING

- Ramen
- Windschermen
- Deursystemen
- Poorten
- (Schuif)luiken

Versterkerstraat 1  
1322 AN Almere  
NEDERLAND

☎ +31(0)36 - 5211212  
✉ info@gebo.com  
📍 www.gebo.com



We weten veel van  
boten, omdat we  
zelf ook varen.

**1**

# VOLUMEBOOT MET PIT

De Maxima 840 is de grootste tender van Maxima Boats tot nu toe. De uit de kluiten gewassen tender met afsluitbare voorkajuit biedt niet alleen veel volume, maar ook nog eens de mogelijkheid voor het plaatsen van een buitenboordmotor met een vermogen van maar liefst 350 pk. Bij Klop Watersport in Hardinxveld-Giessendam maken we kennis met de boot, op een voor deze tender passend vaarwater: de Boven-Merwede.

EDWIN DE VELD

Klop Watersport is gevestigd aan de Rivierdijk langs de Boven-Merwede. Binnendijs heeft het bedrijf een aantal grote loodsen waar de showroom en winterstalling in zijn ondergebracht en buitendijs, aan de rivierzijde, is de werkplaats te vinden. Hier melden wij ons voor onze afspraak voor de testvaart van vandaag. Willem Klop, die ons namens Maxima

Boats ontvangt, vertelt dat de werkplaats de afgelopen periode behoorlijk is uitgebreid om het groeiende aantal klanten nog sneller te kunnen helpen. Dat kan zijn voor service en onderhoud, maar daarnaast worden hier ook de nieuwe boten aflevergereed gemaakt en voorzien van de gewenste motoren. Sinds de introductie van Maxima Boats – nog geen

vier jaar geleden – heeft Willem de hoeveelheid werk hier flink zien toenemen. Maxima Boats is dan ook in een kort tijdsbestek een gevestigde naam geworden in de wereld van de sloepen en tenders. Het assortiment telt inmiddels al 17 verschillende modellen. “Met Maxima Boats hebben we een serie boten ontwikkeld die vooral gekenmerkt wordt door een goede prijs/kwaliteit verhouding. Dat begint al met de 485, de kleinste in het programma en geldt ook voor grootste, de 840. Zelfs voor een model van deze afmetingen biedt Maxima veel boot voor een concurrerende prijs. Met de unieke vormgeving en vooral de goede vaareigenschappen hebben we hoge verwachtingen van dit nieuwe model”, vertelt hij trots. Klop Watersport, de grondlegger van Maxima Boats, heeft al meer dan 50 jaar ervaring in de watersport. Willem legt uit dat er voortdurend aan de modellenreeks wordt gewerkt, voor een zo gevarieerd en eigentijds mogelijk aanbod. “Voor klanten die binnen het Maxima-programma willen doorgroeien wordt er op dit moment zelfs gewerkt aan een 12 meter lange Maxima cruiser”, onthult de ondernemer.

## RECHTE LIJNEN

In de havenkom achter de werkplaatsen ligt de testboot klaar. In juli 2018 heeft Motorboot al eens met twee Maxima tenders gevaren, de 630 met diesel inboard en de 630 met buitenboordmotor. Met deze boten in het achterhoofd lopen we naar de 840. We herkennen overduidelijk het Maxima-design dat wordt gedomineerd door een relatief hoog vrijboord en eenvoudige, rechte lijnen. Door die rechte lijnen in combinatie met zijn omvang doet de Maxima 840 vrij massief aan. Het is dan ook een slimme zet van de ontwerpers geweest het grote zijvlak van de romp te onderbreken door middel van een invallend gedeelte. De randen ervan zijn aan de binnenzijde zwart gemaakt, waardoor deze stijlelementen nog meer worden geaccentueerd. Optioneel kan hier ook nog led verlichting in worden aangebracht, voor een extra chique effect. Ook de rvs schuurlijst die rondom langs de romp en het zwemplateau loopt, draagt in belangrijke mate bij aan de uitstraling van de tender. Een ander kenmerk van Maxima Boats dat we terug zien ter hoogte van het voorschip, is dat de boeg op de waterlijn vrij scherp is en daarboven in de vorm van een sprayrail vervolgens veel volume krijgt. Zo vangt men meerdere vliegen in één klap: de scherpe boeg levert minimale weerstand in het water op, de sprayrail zet het boegwater weg tijdens snelvaren en de volle neus boven de sprayrail biedt veel leefruimte in de boot. Als onderdeel van het Deluxe pakket zijn de kuip, het zwemplateau, dek en potdeksel belegd met Permateek. Daarnaast is er in de boeg nog een optie geïnstalleerd: een glimmend rvs anker, gekoppeld aan een elektrische ankerlier die onder een luik in het voordek staat opgesteld.

## INDELING

Nog meer rvs ontdekken we als we vanaf de steiger op het zwemplateau stappen. Hier is de spiegel voorzien van rvs accenten en een handreling net boven het zwemplateau



1 De Maxima 840 is een grote tender met goede vaareigenschappen.

2 De open kuip is ruim opgezet en ook de stuurstand is prettig groot.

biedt hier houvast voor zwemmers bij het aan boord klimmen. Onder het grote zonnedeck aan bakboord gaat de motorbun schuil. De ventilatie van de motorbun is subtiel weggewerkt achter de glanzend zwarte plaat aan de achterzijde, waar ook de merknaam en typeaanduiding op prijken. Aan stuurboord is een brede doorloop naar de open kuip. Het eerste wat ons hier opvalt, is het enorme volume dat deels wordt gevuld met twee zithoeken. De U-vormige zithoek voorin is de grootste en geeft plaats aan een flink aantal opvarenden. Er zou gemakkelijk een grote tafel tussen passen. Met de extra kussenset verander je de zithoek eenvoudig in een groot (zonne)bed. Achterin de open kuip heeft de Maxima 840 een L-vormige bank, waar de stuurpositie van de roerganger deel van uitmaakt. Hoewel deze bank kleiner is dan de rondzit voorin kunnen hier nog altijd gemakkelijk vijf personen zitten. Voor een optimale zit voor de roerganger is een voetensteun in de onderzijde van de stuurconsole verwerkt en er is een extra dik kussen beschikbaar voor als je hoger wilt zitten. De stuurstand is fors, het dashboard biedt dan ook plaats genoeg voor een groot display. Zo is op onze testboot een optioneel 12 inch touch display van Garmin geplaatst, voorzien van motormanagement, fishfinder, navigatie en audiosysteem. De bediening van de boegschroef en de motor staan op de bovenzijde van het met carbon afgewerkte dashboard. Tussen de twee zithoeken in staan aan weerszijden van de kuip kastjes. Aan stuurboord is hier standaard een koelkast ondergebracht, die in de testboot is vervangen door een grote koellade. De kast aan bakboord kan ingericht worden als compacte buitenkeuken, met spoelbak en kooktoestel. Overigens hoeft je over de bergruimte aan boord niet in te zitten, want onder meer onder alle banken kunnen genoeg spullen worden opgeslagen. Daarnaast is de ruimte onder de kuipvloer groot genoeg om bijvoorbeeld een wakeboard in op te bergen en



3



5



4

## MAXIMA 840

### AFMETINGEN

Lengte over alles	8,40 m
Breedte	2,80 m
Diepgang	0,50 m
Kruiphoogte	1,40 m

### CASCO

Gewicht	2.050 kg excl. motor
Materiaal	polyester
Rompvorm	diep-V met korte kiel
CE-markering	C (12 personen)

### TANKS

Brandstof	270 l
Water	40 l (onderdeel van keuken optie)
Vuilwater	optie

### VOORTSTUWING

Motorisering	standaard: 100 pk Honda LRTU opties: 135, 150, 200 of 250 pk Honda testboot: 350 pk Mercury Verado
Besturing	deluxe kabelbesturing met 'no feedback' functie: stuurwiel loopt niet terug bij loslaten optie: hydraulisch
Boegschroef	optie: Vetus 35 kgf

### ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Boordnet	12 V
Accu's	onderdeel van vaarklaarpakket: 2 x 102 Ah

### PRESTATIES

Topsnelheid	65 km/u bij 6000 tpm met 350 pk
Kruissnelheid	41 km/u bij 4000 tpm met 350 pk
Minimale snelheid	4 km/u bij 800 tpm met 350 pk
Verbruik	ca. 38 l/u (0,93 l/km) bij kruissnelheid

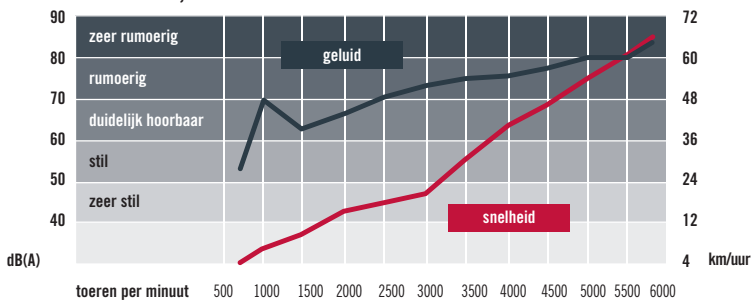
### PRIJZEN

Vanafprijs	€ 41.950,- incl. btw, excl. motor € 54.649,- incl. 100 pk Honda
Prijs testboot	€ 120.000,- incl. btw
Belangrijkste extra's	zwaardere motor, buitenkeuken, toilet, Deluxe pakket met o.a. Permateek dekapwerking, Garmin display, stereosysteem, boegschroef, walaansluiting, ankerlier, buitendouche, led-pakket, afleverpakket

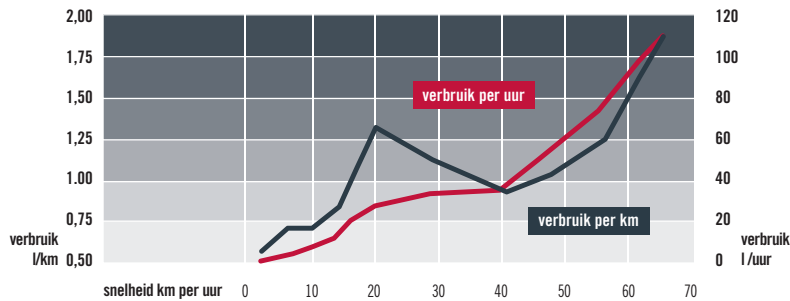
### BOUW EN INFORMATIE

Ontwerp en bouw	Maxima Boats, Polen
Importeur	Maxima Boats BV Rivierdijk 34, Hardinxveld-Giessendam info@maximaboats.nl www.maximaboats.nl

### TOERENTAL, SNELHEID EN GELUID MAXIMA 840



### SNELHEID EN VERBRUIK MAXIMA 840



3 In de bun is zelfs een 350 pk Mercury Verado nog trimbaar.

4 Op lage snelheid zijn zowel manoeuvreerbaarheid en koersvastheid goed.

5 Op een rivier als de Boven-Merwede is de Maxima 840 in zijn element.

6 Onder het grote zonnedeck achterop gaan de motorbun en een flinke bergruimte schuil.

dan is er nog aan bakboord naast de motorbun een gigantische bergruimte gemaakt. Om het overzicht te behouden is deze ruimte in drieën opgedeeld. Een grote meerwaarde van deze tender is de afsluitbare kajuit in de boeg, waarin het optionele toilet is ondergebracht en je je bijvoorbeeld kunt omkleden. Nadat we de middelste kussens van de voorbank hebben verwijderd kunnen we via een dubbele deur de ruimte binnengaan. Met het dakluik omhoog kan je er staan. Naast het toilet zijn er verder geen voorzieningen, maar er is nog ruimte genoeg zijn voor een wasbakje of kastjes.

## VAREN

De Maxima 840 wordt aangedreven door een buitenboordmotor in de bun. De basismotor is een Honda van 100 pk. Tot een vermogen van 250 pk wordt de tender met Honda buitenboordmotoren geleverd en deze zijn in de afgesloten bun volledig trimbaar. De grootst leverbare motor voor de Maxima 840 is een Mercury Verado van 350 pk. De testboot waar wij mee gaan varen is uitgerust met deze motor. Voor we vertrekken willen we uiteraard de bun bekijken. De Mercury Verado is een serieus grote buitenboordmotor die er prima in blijkt te passen. We kunnen er zelfs nog naast gaan staan voor een inspectie van de machine en de bun is hoog genoeg om de motor in de afgesloten ruimte op te trimmen. Dit biedt niet alleen voordelen tijdens het varen, maar ook voor wie deze boot op zout water zou willen gebruiken. In de haven kan het staartstuk boven water worden getrimd in afwachting van de volgende vaartocht. Nadat we het luik van de bun hebben gesloten, verzekeren we ons ervan dat alle kussens die erop liggen, goed worden vastgemaakt zodat ze straks niet weg kunnen waaien. Na het starten van de motor ontdekken we de bescheiden bovenwater-uitlaat in de romp aan stuurboordzijde. Het geluid dat we ervan vernemen is gering en doet niet vermoeden dat er een grote motor staat te draaien. Draait de motor stationair, dan is deze uitlaat in gebruik. Zodra er meer toeren worden gemaakt, neemt de uitlaat in het staartstuk van de motor het over en worden de uitlaatgassen onder water afgevoerd. We maken de lijnen los en vertrekken. De 840 laat zich eenvoudig uit de haven manoeuvreren, mede dankzij de lage aanvangssnelheid. Daarbij valt op dat de hydraulische besturing licht en direct is en we ervaren de boegschroef als voldoende krachtig. Via een smalle watergang komen we uit op de Boven-Merwede. Dit is een groot vaarwater waar veel beroepsvaart gebruik van maakt. De grote vrachtschepen op de rivier varen behoorlijk door en dus moet je rekening houden met flinke golven. Tel daar een beetje wind en stroming bij op en je hebt ideale omstandigheden om deze grote tender eens goed te testen. We bouwen het rustig op, waarbij we vaststellen dat de Maxima bij langzaam varen koersvast is. De overgang naar glijvaart gaat geleidelijk. Hoewel we door het hoge vrijboord best diep in de boot zitten, is het zicht rondom prima en zittend vanachter het stuurwiel kunnen we goed over de boeg heen kijken. Ook bij hogere snelheden blijft dat zo. We varen lekker door en hebben inmiddels al verschillende schepen gepasseerd. Het valt op

dat de Maxima geen krimp geeft op de grote golven die we daarbij tegenkomen, mede dankzij de extra diepe V-vorm van het onderwaterschip. Een duwboot met drie bakken ervoor zorgt voor hoge, korte golven. We passen onze snelheid erop aan en kijken wat dit met de Maxima doet. We worden goed door elkaar geschud en de boeg boort zich meerdere malen fors in de golven. Desondanks blijft de tender onverstoord koers houden en dat geeft vertrouwen. Door de sprayrails wordt het water mooi opzij weg gezet en blijft het droog aan boord. Op de weg terug naar de haven merken we dat je met de 840 mooie snelle bochten kan maken waarbij de snelheid nauwelijks afneemt.

## CONCLUSIE

De 840 biedt veel ruimte en heeft goede vaareigenschappen. Een pluspunt is daarbij dat de motoren tot wel 350 pk in de bun kunnen worden getrimd, wat het vaargedrag en het verbruik ten goede komt. De afwerking en het standaardvoorzieningsniveau vinden we passend bij de concurrerende prijsstelling. Aan de hand van de omvangrijke lijst opties kun je vervolgens de tender volledig afstemmen op het door jou beoogde gebruik, waarbij zo nu en dan een weekendje ook best tot de opties behoort. **M**

6



# VERRASSENDE EIGENTIJD

Elke tweedehands boot draagt een verhaal met zich mee. Door zijn oorsprong of door de avonturen die de eerste eigenaren ermee hebben beleefd. In deze rubriek zetten we een motorboot in de schijnwerpers die te koop ligt bij een jachtmakelaar en tekenen we het verhaal achter het desbetreffende schip op. In deze aflevering presenteren we de 'Con-Amore': een Valk Kruiser Super Comfort 50 VS uit 1990. De stalen kruiser ligt te koop bij Smits Jachtmakelaardij.

De Valk Kruiser Super Comfort 50 VS is een comfortabele stalen motorkruiser met vast stuurhuis. De 'Con-Amore', zoals de huidige eigenaren het schip hebben genoemd, werd 30 jaar geleden gebouwd bij Wim van der Valk in Waalwijk. Kenmerkend voor de Super Comfort-lijn zijn de brede gangboorden en het ontbreken van hoogteverschillen tussen voor- en achterdek. Het voordeel hiervan is de goede begaanbaarheid bovendeks van het schip en het extra volume in het interieur dat hierdoor is ontstaan. Een nadeel van de gekozen dekindeling met relatief hoge gangboorden is dat aan boord klimmen van een lage steiger een flinke uitdaging kan zijn. Hiervoor beschikt het schip echter over een rvs trapje dat ter hoogte van de instap in het gangboord kan worden bevestigd. Typerend voor een schip van Wim van der Valk van deze leeftijd is volgens jachtmakelaar René Smits bovendien de royale stahoogte in het gehele interieur en het huiskamergevoel in de ruime, lichte salon. "Ook typisch jaren 90: een kunstlederen plafond met knopen", vult hij lachend aan. "Het doet mij denken aan een Chesterfield bank."

## EXTRA ZWAAR

De eerste eigenaren kozen voor een extra zware uitvoering van de Super Comfort 50 VS, wat volgens Smits onder

- 1 De 'Con-Amore' is een stalen motorjacht met vast stuurhuis.
- 2 De lichte, ruime salon geeft je een huiskamergevoel.
- 3 De stuurstand is voorzien van alle denkbare apparatuur.
- 4 De badkamer, compleet met groot wastafelmeubel én een ligbad.
- 5 De motorruimte is brandschoon en de techniek oogt verzorgd.
- 6 Sfeervolle dinette en grote keuken.

meer is terug te zien aan de buis van de rvs zeereling, die een grotere diameter heeft dan normaal. Daarnaast is de romp gebouwd van staalplaten van 5 in plaats van de gebruikelijke 4 mm dikte. Het achterdek liet men voorzien van een tent met stevig rvs frame en dik, isolerend tentdoek. Een goede investering volgens Smits, omdat hierdoor de leefruimte bij minder weer flink wordt vergroot. "Met de deuren in de aluminium achterpui van het stuurhuis geopend kun je zo met een gezelschap van tien personen gezellig bij elkaar zitten", vertelt hij.

## NIEUW INTERIEUR

De Con-Amore telde oorspronkelijk drie hutten en een mahonie betimmering. Toen de huidige eigenaren het schip in 2010 kochten, bleken de eerste eigenaren echter de gehele betimmering wit te hebben geschilderd. "Het mahonie was blijkbaar te donker naar hun smaak", reageert Smits laconiek. De nieuwe eigenaren hadden vanaf het moment van aan-

## TYPISCH JAREN 90: EEN KUNSTLEDEREN PLAFOND MET KNOPEN

koop hun bedenkingen bij de lichte kleurstelling en al snel nam het echtpaar een rigoureuze besluit: de Con-Amore werd voorzien van een compleet nieuw interieur. Omdat het stel ook overwoog op het schip te gaan wonen werd voor een aangepaste indeling gekozen waarbij een hut in het achterschip werd opgeofferd om een separaat toilet en een grote badkamer te kunnen plaatsen. Volgens Smits is het nieuwe teak interieur zeer fraai ingetimmerd. Dankzij de toepassing van rondingen en sierlijsten heeft het interieur een frisser en moderner karakter gekregen. "Heel anders dan de oorspronkelijke betimmering met voor de jaren 90 gebruikelijke rechte hoeken", aldus de jachtmakelaar. De dinette liet het echtpaar op een verhoging plaatsen en de kastenwand tussen salon en dinette werd laag gehouden,



1



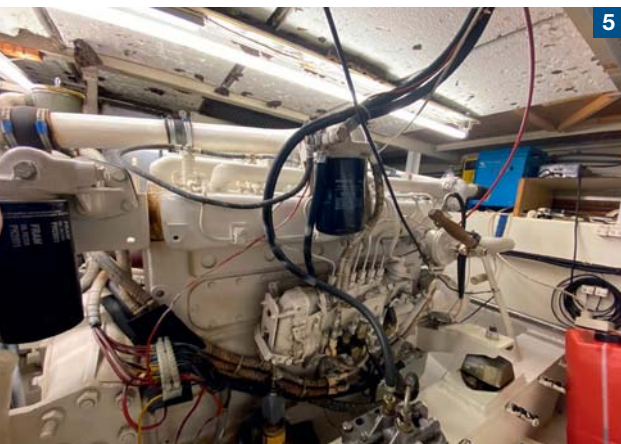
2



3



4



5



6



7

## VALK KRUISER SUPER COMFORT

### SPECIFICATIES

Afmetingen	14,99 x 4,25 x 1,25 m
Kruiphoogte	4,40 m, met rvs radarmast 5,40 m
Waterverplaatsing	26 ton
Materiaal	staal
Rompvorm	knikspant
CE-markering	vrijgesteld (schip is van voor 1998)
Bouwjaar	1990
Werk	Wim van der Valk, Waalwijk
Motorisering	DAF 825 turbodiesel, 6 cilinder, 250 pk
Aandrijving	Paragon hydraulische keerkoppeling, Python flexibele koppeling/homokineet, vetgesmeerde schroefas
Boegschroef	24 V
Dieseltanks	1.200 en 900 l, staal
Watertank	2 x 1.000 l, rvs
Accommodatie	2 hutten, 4 vaste slaappleatsen, separate toiletruimte en badkamer, keuken, dinette, salon en vast stuurhuis, achterdek met banken en bakskisten
Voorzieningen	o.a. radar, kaartplotter, gps en marifoon, Kabola cv, wasmachine en droger, 2 koelkasten, magnetron, ligbad
Vraagprijs	€ 169.000,-

### BOUW EN INFORMATIE

Jachtmakelaar	Smits Jachtmakelaardij tel: 010-511 8000 / 06-222 3907 smitsjachtmakelaardij.nl
Motorboot.com	Meer informatie: motorbootkopen.com, de website met nieuwe en gebruikte boten. De website is ook te vinden via de button op de homepage van Motorboot.com

7 Met zijn imposante verschijning trekt de 'Con-Amore' veel bekijks.

waardoor beide ruimten meer bij elkaar betrokken zijn. "In deze dinette heb je niet het gevoel dat je onderin het schip zit."

Tegelijk met het vernieuwen van het interieur in 2010 werd ook de elektra vervangen en het gehele schip voorzien van led-verlichting. Het meest recente grootscheepse onderhoud dateert uit 2017, toen romp en opbouw opnieuw zijn gelakt en het onderwaterschip is voorzien van antifouling.

### VEEL BEKIJKS

De huidige schipper van de Con-Amore is tevens binnen-vaartschipper. Is hij beroepsmatig niet op het water, dan brengt hij zijn tijd door aan boord van zijn motorjacht. Samen met zijn vrouw zwierf hij de afgelopen jaren voornamelijk over de Nederlandse wateren, maar ook een tocht via Gent en Kortrijk naar Parijs werd niet geschuwd. "Waar ze ook kwamen, de Con-Amore trok altijd veel bekijks", weet Smits. "Het schip is natuurlijk ook wel een imposante verschijning, met zijn lengte over alles van bijna 16 meter." Hoewel de plannen er waren om aan boord te gaan wonen, is het daar uiteindelijk niet van gekomen. Als gevolg van een ongeval waar de schipper blijvend letsel aan zijn schouder heeft overgehouden, zoekt het echtpaar nu naar een handzamer type motorboot om de vakanties en weekenden op door te kunnen brengen. Voor de Con-Amore worden nieuwe eigenaren gezocht die wellicht dromen van lange seizoenen aan boord en meerweekse toertochten over kust- en binnenwateren. 



# LOSLATEN

Het was een bootje van maar een meter of acht. Toch was het in zichzelf een compleet watersportcentrum. Op het dak lagen een rubberboot en een supplank. Vlak achter het moederscheepje met pa en moe, lag een Polyvalk op sleeptouw met daarin drie tienerdochters. Toen het hele spul eenmaal aangemeerd lag, ontvouwde het watersportcentrum zich in alle glorie. Er werd volop gezeild, gesuip, geroeid, gezwommen en geluierd. Voor het avondeten stak pa de barbecue aan en werd er vrolijk gebakken en gegeten. Vervolgens werd er tot in de late uurtjes onder fleecedekens genoten van de zomeravond. De meiden sliepen in het zeilbootje en hadden nog lang de grootste lol. Een familie-bootvakantie uit het boekje, zo te zien.

De volgende morgen was de moeder al vroeg in de weer met slingers en werden boot en zeilboot versierd voor wat de 13e verjaardag van de middelste dochter bleek te zijn. Er werd gezongen, in het gras ontbeten waarna de boel klaar werd gemaakt voor vertrek. Dat had nog wat voeten in de aarde. Plank en boot weer op het dak binden, tent van de zeilboot opbergen en de zeilen aanslaan. Vooral moeder had het er maar druk mee. De vergelijking van de moeder-eend met kuikens drong zich aan me op. Vader werd gemaand om de benzinevoorraad van de buitenboordmotor van de dames bij te vullen. Er kon nauwelijks



## ‘ZE IS AL VIER JAAR HET HUIS UIT, MAAR IK BLIJF GRAAG OP DE HOOGTE’

iets bij. Hadden de meiden alles bij zich? Wisten ze welke kant ze op moesten? De tieners reageerden nauwelijks op moeder, maar zagen eruit alsof ze de zaak prima onder controle hadden. Hup, de motor in één ruk aangetrokken en daarna gooiden ze soepeltjes los. Zeil omhoog en weg

waren ze. Moeder keek tevreden toe en zag dat het goed was. “Je moet het loslaten,” zei haar man “komt wel goed.” “Dat weet ik wel,” verzuchtte moeder, “en toch vind ik het allemaal maar niks.” Rap gooiden ook de ouders los en zo spoedde de moeder-eend zich achter haar kuikens aan. Die hielden ondertussen netjes hun kantje in de drukke vaart en voeren vrolijk het leven tegemoet.

Na dit tafereel te hebben gadeslagen, pakte ik mijn telefoon om mijn oudste dochter te bellen en te vragen hoe het met haar was. Gewoon, gezellig. Ze is al vier jaar het huis uit, maar ik blijf graag op de hoogte. Loslaten; het blijft lastig.

*Gabriël van Seumeren*

## SUPER VAN CRAFT



Super Van Craft 15.90 m S (2007) - € 598.000,-  
2 x John Deere motoren, boeg- en hekschroef,  
generator, CV en airco. Voorzien van stuurhuis.



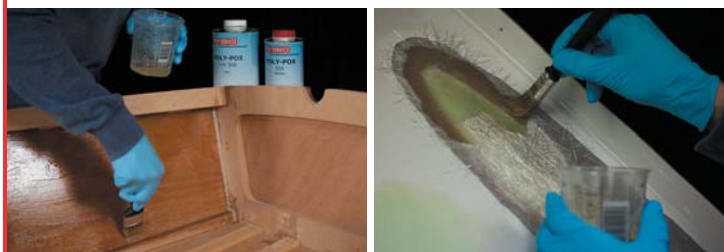
Super Kaagkruiser (1966) - € 78.000,-  
Voorzien van 2 Volvo Penta motoren, boeg- en hekschroef. Is in zeer goede staat van onderhoud.

[WWW.VINK-JACHTSERVICE.NL](http://WWW.VINK-JACHTSERVICE.NL)

Bezichtiging op afspraak  
Tel. 06-53 83 73 53 - [info@vink-jachtservice.nl](mailto:info@vink-jachtservice.nl)

## EPOXY & POLYESTER

Alles voor reparatie,  
onderhoud en nieuwbouw  
voor zowel vakman als  
doe-het-zelver



- polyester ▪ epoxy ▪ vinylester ▪ polyurethaan
- glasvezel ▪ koolstof ▪ aramide

**POLY-SERVICE**

KUNSTHARS TECHNIEKEN

NIEUWERKERK A/D IJSSEL Hoogeveeneweg 83, tel. (0180) 31 47 77  
AMSTERDAM H.J.E. Wenckebachweg 49a, tel. (020) 665 45 69

[www.polyservice.nl](http://www.polyservice.nl)



Excellence through R & D®  
**HYDRONAUTICA**



\*Controller  
\*EZY Dock  
\*Remote

[www.hydronautica.nl](http://www.hydronautica.nl)



[www.hydronautica.nl](http://www.hydronautica.nl)

De Kil 34 - 8255 RR Swifterbant  
tel. +31 (0) 321-38 10 00  
[info@hydronautica.nl](mailto:info@hydronautica.nl)

## Micro Separator

Diesel Performance Products

### BRANDSTOF-REINIGINGSYSTEEM

Haalt 99,9% van alle vrije water uit de brandstof



Micro Separator  
**5 jaar**  
ongelimiteerde  
garantie!

Geen afslaan motor meer door vervuilde brandstof  
Alle bacteriestrengen en bezinkzels worden opgevangen  
Filterwerking tot 75 micron - beschermt motor en filters  
Verontreinigde brandstof wordt weer bruikbaar  
Eenvoudig periodiek aftappen - geen inzetfilter



Keizerswoert 30 - 3881 LE - Putten - NL  
Tel.: +31(0)341-353712 - Fax +31(0)341-360046  
[www.dintra.com](http://www.dintra.com) - [info@dintra.com](mailto:info@dintra.com)

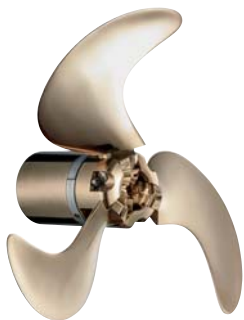


Wereldwijd maritiem vertegenwoordiger



## BETERE GRIP OP UW VERMOGEN

Volvo Penta schroeven nu extra aantrekkelijk



Door slijtage en vervuiling in het water zal uw schroef naar verloop van tijd minder goed gaan presteren.

Het is dan verstandig uw schroef te vervangen. Met de toonaangevende schroeven van Volvo Penta combineert u superieure prestaties met een beter comfort aan boord.

Wij noemen dit Easy Boating.

Tot en met 30 april 2021 geven wij tijdelijk korting op onze Aquamatic-, Duoprop- en klapschroeven. Dit is de uitgelezen mogelijkheid om het verschil te ervaren.

[www.volvopenta.com](http://www.volvopenta.com)

**VOLVO  
PENTA**

„Waar zijn wij nu helemaal mee bezig?“



De eigenaar van de winterstalling ziet hier meer dan alleen vurige passie. Het werken in een stalling is soms spelen met vuur en zou daarom aan strenge voorwaarden gebonden moeten zijn. Mocht er per ongeluk toch een vonkje overspringen, bel ons dan.

  
**PANTAENIUS**  
Jachtverzekeringen

Tel. +31 228 59 69 28 · [pantaenius.nl](http://pantaenius.nl)

**vetus****+ KLAAS MULDER****TECHNISCHE WATERSPORT WINKEL ZAANDAM**  
**www.klaas-mulder.nl**


**Mulder**  
YACHTSERVICE

Deltastraat 17  
4301 RC Zierikzee  
Tel. 0111-416 488

- Botenlift tot 30 ton
- Mastenkraan
- Winterstalling in moderne loodsen of buitenstalling
- Onderhoud, reparatie en renovatie
- Dealer Vetus

 **vetus DIESEL**

**WWW.MULDERYACHTSERVICE.NL**



**Multi Painting** bv  
Jachtschilders

- Nieuwbouw en overschilderen
- stralen en conserveren
- plamuren
- lakken
- interieur

- Ruime ervaring in 2 componenten-systemen.
- Tevens klein onderhoud, zoals electro, techniek, timmerwerk in combinatie met schilderwerk.

**Multi Painting Jachtschilders bv**  
Ruitenbergweg 3 • 5165 NT Waspik • T. 06 - 1245 3512  
E. info@multipainting.nl • W. www.multipainting.nl

de grootste watersportdatabase met nieuwsdienst en persberichten

**www.nauticlink.com**

voor watersporter en zakelijk gebruiker

watersportevenementenkalender.nl




**VANDENENDEN**  
JACHTSCHILDERS

Voor 'n glanzende toekomst!

Industrieweg 43 5145PC Waalwijk  
Mob Tommy VDE +31 6 2959 44 66  
www.vandenenden-jachtschilders.nl




Wij zijn gespecialiseerd in het stralen en coaten van casco's, beroeps- en pleziervaartuigen.

Voor meer informatie: tel. 0515-559586  
www.hooghiemstrabv.nl

 **Hooghiemstra** bv  
Straal- en Coatingbedrijf

**UW ADVERTENTIE IN MOTORBOOT?**

 **Motorboot**

Frank van Gils  
T 06 53 888 266 E f.gils@motorboot.com

**Jachtwerf Doesburg**

Verwen uw schip met vakkundig onderhoud !

sput- en schilderwerk  
boeg-/hekschroefinbouw  
ijzerwerk  
elektra  
complete refit

(interieur, technisch, uiterlijk)

**www.jachtwerfdoesburg.nl**  
Doesburg 0313 - 472275

bouwer van de MULTIVLET

www.easy-cabrio.nl  
demo/info: 06 53953176



**DE SLIMSTE MANIER OM UW CABRIOKAP / ACHTERTENT OP SPANNING TE BRENGEN EN VAN SPANING AF TE HALEN.**

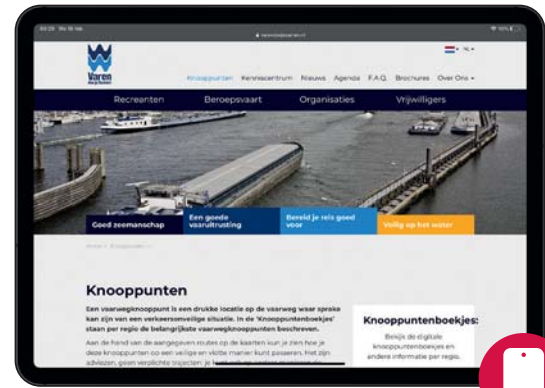
**COMPLEET SYSTEEM VANAF € 295,-**

**Offerhaus** watersport

Tel.: 0187-484797 Westhavendijk 44 Middelharnis www.offerhauswatersport.nl

**Uw specialist voor:** Jachtschilderwerk Winterstalling (binnen en buiten)  
Schadeherstel Osmose-behandeling

## ALMANAK ONLINE



Wie met zijn boot op reis gaat, doet er goed aan om zich vooraf goed te informeren. 'Klaar voor vertrek' betekent dat je alle noodzakelijkheden aan boord hebt en over de informatie beschikt die je nodig hebt om je reis goed te kunnen maken. Op de site van watersportalmanak.nl is een breed aanbod van informatie te vinden. Daarbij maakt het niet uit of je het ruime sop kiest of op de binnenwateren blijft varen.

[www.watersportalmanak.nl](http://www.watersportalmanak.nl)



### VOORBEREID OP PAD

Weet jij welke stelling juist is? Het Instagramaccount van Vaarwijs.nl deelt vragen die je zou moeten weten wanneer je weer op pad gaat. Ook deelt de aanbieder van vaarbewijs-cursussen tips die handig zijn voor aan boord.

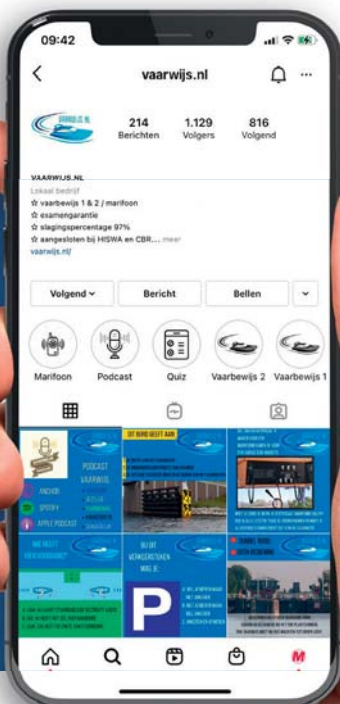
@vaarwijs.nl



### BUITENBOORDMOTOR

Na een lange winter 'op stal', is het soms best spannend of je buitenboordmotor het nog wel doet. Als de eerste mooie lentedag zich aandient, wil je natuurlijk niet voor verrassingen komen te staan. In dit filmpje wordt uitgelegd hoe je de meeste kans van slagen hebt! (zie ook Motorboot juli 2018, red.)

<https://youtu.be/2hSygN6zMSM>





# 1 OUD EN NIEUW

Een Pikmeerkruiser uit 1980 kun je gerust een oudere boot noemen. Maar voor Gerard en Mirjam Ponsioen is na tien jaren intensief sloepvaren de wereld van hun pas aangeschafte tien meter lange kruiser met kuip nog helemaal nieuw.

GABRIËL VAN SEUMEREN

Nagenoeg iedereen in de jachthaven kent de blauwe sloep van Gerard en Mirjam Ponsioen. Van april tot november waren ze bijna ieder weekend aan boord en altijd voeren ze uit, weer of geen weer. Steeds sliepen ze dan aan boord van het 6.5 meter lange bootje. Ze werden met een mengeling van bewondering en medelijden bekeken, want het zag er wel wat primitief uit. Op de sloep hadden ze hun zaakjes echter goed voor elkaar en wie beter keek, zag hoe Gerard en Mirjam enorm genoten. Onlangs was vrij plotseling de sloep verdwenen en lag er die wat oudere Pikmeerkruiser. Een stevige koerswijziging van de familie Ponsioen. We zijn aan boord meer dan welkom om het verhaal daarachter op te tekenen.

## BOOTJES EN FRIESLAND

Gerard en Mirjam zijn echte Brabanders en wonen in Waalre. Beiden kregen de watersport met de paplepel ingegoten. Gerard was als jochie al gek van bootjes en voer

met z'n ouders in een open bootje met buitenboordmotor op de Maas. Zijn moeder vond het maar niks en wilde niet meer mee, maar Gerard en zijn broertje hielden het bootje aan. Gerard voer in de vakanties graag mee op het binnenvaartschip van zijn oom en bezocht zelfs twee jaar de Zeevaartschool in Vlissingen. Mirjam kwam op haar tiende verjaardag voor het eerst bij haar oom en tante in Friesland. Zij hadden een tweede huis aan de Ee, naast de houtzaagmolen in Woudsend. Bij het huis hoorden een zeilbootje en een motorbootje. Toen Gerard en Mirjam rond hun twintigste verkering kregen, combineerden ze hun activiteiten door het bootje van Gerard mee te nemen naar haar oom en tante in Woudsend om daar in de vakantie vaartochtjes te maken. Zo ontstond een liefde voor het varen in Friesland die nooit meer overging. Jarenlang vierden ze hun vakanties in het huis aan de Ee en ze verkenden heel Friesland met huurbootjes en met de auto. Het huis werd op een gegeven moment verkocht, maar de



2 De Pikmeerkruiser uit 1980 ziet er als nieuw uit.

2 De sloep waarmee Gerard en Mirjam jaren gevaren hebben.

3 Hoewel het niet de bedoeling was, verbleven ze bijna ieder weekend aan boord.

liefde voor Friesland bleef. Net als het voornemen om ooit een bootje in Friesland te hebben.

### IDEALE BOOT

“Tien jaar geleden gebeurden er ingrijpende dingen met ons zelf en mensen om ons heen” legt Gerard uit. “Toen drong het tot ons door dat we niet langer wilden wachten op ‘later’ om onze droom uit te laten komen en zijn we op zoek gegaan naar een geschikte sloep. Binnen twee dagen hadden we onze Oud Huijzer 6.20 met 25 pk Yamaha buitenboordmotor gevonden en gekocht. Voor ons was het de ideale sloep. Hij was breed en ruim, met een rondzitje met tafeltje voorin. Bij de stuurstand hadden we een klein toiletje. Die basisvoorzienig was voor ons een eis. We wilden graag in de jachthaven van Woudsend liggen. De haven ligt zowat in het dorp en je hebt hier een knooppunt van vaarwegen, waardoor je alle kanten op kunt. Gelukkig konden we daar terecht. Het idee was om dagjes te gaan varen en misschien eens een nachtje blijven slapen. Dat pakte anders uit.”

### RITUELEN

Na een eerste nachtje waren ze verkocht en nadien verbleven ze nagenoeg ieder weekend aan boord. Mirjam leefde dan zo'n beetje in de rondzit voorin en Gerard zat op het bankje achterin bij de stuurstand. Zo zaten ze heerlijk tij-





4

4 De trotse eigenaren Mirjam en Gerard.

5 Gerard is helemaal in zijn element achter het roer van de Pikmeerkruiser.



5

dens het varen. Als ze in de haven lagen, lazer ze graag een boekje of werkten ze zelfs vanaf de boot met de laptop. Zolang ze allebei op hun plekje bleven ging het allemaal prima. Aan de rondzit met tafeltje werd gegeten en 's avonds konden ze de boel verbouwen tot een royale slaappleaats. "Het bed was ruim twee bij twee en als we eenmaal lagen, was het perfect." vervolgt Mirjam, "Het ombouwen van rondzit naar bed en terug was een hele operatie. Het was kiezen tussen zitten of liggen; je kon niet even spontaan een half uurtje plat. We moesten slim plannen want het leven op de sloep hing van rituelen aan elkaar. Na verloop van tijd was het min of meer routine geworden en deden we een soort dansjes in de sloep zonder erbij na te denken. Op zich ging dat goed, maar alles wat je deed moest je gebukt, gebogen of gevouwen doen. En in de juiste volgorde. Alle spulletjes hadden een vast plekje en we moesten steeds de boel opgeruimd houden. De sloep had gelukkig veel bergruimte. De planken en kussens die voor de nacht nodig waren, konden we overdag netjes opruimen, zodat we tijdens het varen weer alle ruimte hadden."

Zo leefden ze jaren blij en gelukkig met de sloep. Er kwamen eens betere kussens en een dubbel stopcontact met walstroom en voor de koude nachten een los hetelucht kachelkje. Koken deden ze op een éénpits gasstel en een bakplaat. Verder bleef de sloep standaard en maakten ze er zomaar 150 vaaruren per seizoen mee. Toch groeide de behoefte aan iets meer comfort. Met name het buigen, bukken en de rituele dansjes begonnen wat op te breken. Het besef dat er ooit een grotere boot zou komen was er, maar welke moest dat zijn? Twee seizoenen lang noteerden ze merknamen en types van boten die hen aanspraken. Zo ontstond in de smartphone van Mirjam een lange lijst van bootjes die het zouden kunnen worden. "Open kuipen, vletten. Vooral dat soort boten." licht Gerard toe. "Zo wisten we steeds beter wat we wilden. Een kruiphoogte van minder dan 2,40 meter werd een eis, want dat levert ons hier het grootste vaargebied op. We zijn gewend tot in de kleinste slootjes te varen en tot ver buiten het seizoen. We wilden dat zoveel mogelijk behouden."

### VOLTREFFER

Haast hadden ze niet, maar Gerard keek wel veel rond op internet. Tijdens een weekend met lelijk weer gingen ze toch eens een bootje bekijken. Dat viel tegen! In de gedachte prijsklasse bleek de kwaliteit van de boten lang niet aan de eisen te voldoen. Tot Gerard vier weken terug deze Pikmeerkruiser te koop zag liggen. De stalen motor-kruiser zag er op de foto's voor zijn leeftijd erg netjes uit



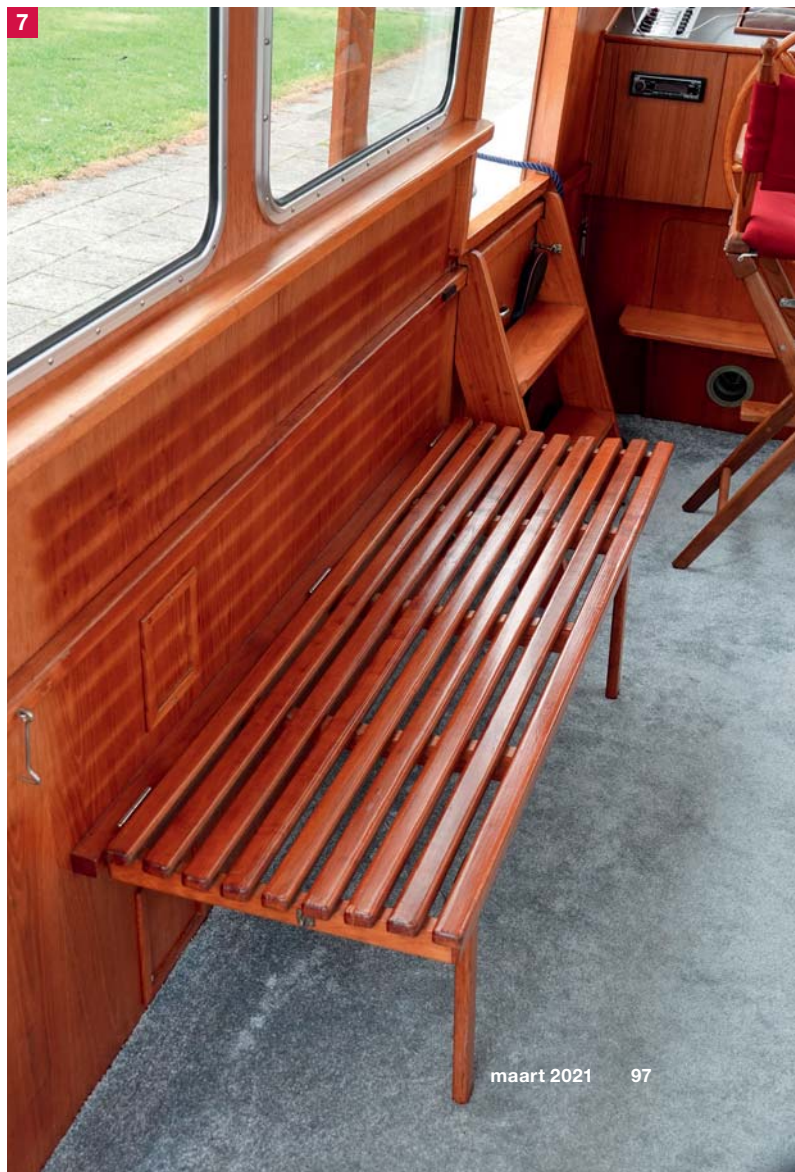
en had net een refit ondergaan. Gerard was argwanend door de tegenvallende ervaringen, maar ze gingen toch kijken. Gelukkig maar, want tijdens het bezoek aan Jachtwerf Van der Laan - die de boot te koop aanbood - bleek het om een bijzonder exemplaar te gaan. De boot in kwestie was een Pikmeer 9.50 uit 1980 die samen met een zusterschip gebouwd was door Jachtwerf De Groot en Hofstra in Grouw in opdracht van de Provincie Zuid-Holland. De boten heetten 'Zuid-Holland' en 'Rijn en Schie'. Die laatste lag te koop. Ze was gebruikt als inspectie- en peilvaartuig. De boot was erg goed onderhouden en professioneel gebruikt. Van der Laan had de boot van werkscheepje tot jacht verbouwd door in het voorschip een tweepersoonsbed te maken, een kachel en boiler te installeren en de stoffering te vernieuwen. Verder plaatste de werf een boegschroef en kaartplotter en werden de koelkast, het gasstel en het wasbakje vernieuwd. De boot was geheel geschilderd en verkeerde in topconditie. Zo vonden Gerard en Mirjam hun droomboot. Naar de huidige maatstaven mag het een eenvoudig scheepje zijn, voor hen is het juist een flinke sprong vooruit. Gerard en Mirjam hebben de boot nu drie weken en genieten enorm van het comfort van de Pikmeer. "Het is een voltreffer! We hebben nu zoveel ruimte, we kunnen gewoon bewegen zonder dat de één op moet staan zodra de ander zich wil verplaatsen," vertelt Mirjam. "Soms merken we niet eens dat het is gaan regenen of dat het waait. Tijdens het varen zien we meer omdat we hoger zitten. Met mooi weer zitten we buiten, met minder weer binnen. Heerlijk dat we nu die keus hebben. We hebben tien jaar 'gesloept', nu maar eens tien jaar motorboot varen. Dat zou een mooi begin zijn."

### NIJVERE AMBTENAAR

Dat de boot voor beroepsgebruik gebouwd is, zien we terug in de zware zescilinder Volvo motor van 120 pk. De motor is qua geluid erg goed geïsoleerd. Er is flink met de boot gevaren, getuige de urenteller van de motor die 5500 uur aangeeft. Er is een map met een zeer uitgebreide gebruiksaanwijzing van de motor bij, ook voor onderhoud. In de kuip zijn stalen traanplaten toegepast. De betimmering is van teak. Deze Pikmeer is duidelijk gebouwd voor een lang leven. Grappig detail is de opklapbare houten bank in het stuurhuis. Een eenvoudige zitplaats voor de nijvere ambtenaar. Zo is een oudere boot het begin van een nieuwe fase. "We hebben nu meer aanspraak van andere jachtschippers dan vroeger met de sloep", glimlacht Mirjam, "we lijken wel een beetje gepromoveerd in de watersport. We hebben zelfs van mensen uit de haven een abonnement op Motorboot cadeau gekregen." Rest ons niets dan dit mooie gevoel te bekrachtigen met een vlaggetje van Motorboot. Want dat is alleen voor leden. **M**

**6** De ruimte op de nieuwe boot maakte een einde aan de 'rituele dansjes'.

**7** De opklapbare 'ambtenarenbank' in het stuurhuis.



**ALLE  
 NOVITEITEN  
 VAN DIT  
 SEIZOEN**



Motorboot is een uitgave van Roskam Media BV en verschijnt 12 keer per jaar in Nederland en België.



**VERTEGENWOORDIGER VLAANDEREN**

Wim Vercauter  
 E-mail: w.vercauter@motorboot.com



**AAN DIT NUMMER WERKTEN MEE:**

Bret de Boer, Edzard Braam, Henk de Bruin, Ellen Groenveld, Jet Idskes, Sabina Kuik, Pim van der Marel, Henk Nooter, Gabriël van Seumeren, Marjolein Scherrenberg, Edwin de Veld, René Westerhuis, Laurens van Zijp.

**ABONNEMENTEN**

Jaarabonnement voor Nederland: € 63,00.  
 Jaarabonnement voor België: € 76,50.  
 Abonnementen kunnen ieder moment ingaan.  
 Het abonnement wordt na de overeengekomen periode automatisch verlengd. Bij abonnementen buiten Nederland en België worden extra verzend- en bankkosten in rekening gebracht.

**AUTEURSRECHTEN**

Alle auteurs- en databankrechten ten aanzien van de inhoud van maandblad Motorboot en de redactionele inhoud van www.motorboot.com worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze berusten bij Motorboot c.q. de betreffende auteur. Niets uit de inhoud van maandblad Motorboot mag zonder schriftelijke toestemming van de uitgever worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. Motorboot wordt tevens elektronisch opgeslagen en geëxploiteerd. Alle auteurs van tekstbijdragen in de vorm van artikelen of ingezonden brieven en/of makers van beeldmateriaal worden geacht daarvan op de hoogte te zijn en daarmee in te stemmen e.e.a. overeenkomstig de publicatie- en/of inkoopvoorwaarden. Deze zijn bij de redactie ter inzage of op te vragen.

**REDACTIEADRES**

Putterweg 7, 3851 GA Ermelo  
 www.motorboot.com  
 E-mail: redactie@motorboot.com

- facebook.com/MotorbootRedactie
- @Motorbootinsta
- @Redactiemotorbo

**VORMGEVING & DRUK**

Vormgeving: Publicita communicatieregisseurs, Ermelo  
 Druk: Veldhuis Media, Raalte



**Ton Roskam**  
 Uitgever  
 t.roskam@motorboot.com  
 +31 (0)6 53 34 97 93



**Héléne Roskam - Van Koppen**  
 Office manager  
 abonnenementen@motorboot.com  
 Tel. +31 (0)6 25 06 45 41



**Yvonne Zwaan**  
 Hoofdredacteur  
 y.zwaan@motorboot.com  
 +31 (0)6 22 50 83 79



**Frank van Gils**  
 Accountmanager  
 Van Gils Promotions  
 f.gils@motorboot.com  
 +31 (0)6 53 88 82 66



**Bas Hoekstra**  
 Adjunct uitgever  
 content regie  
 b.hoekstra@motorboot.com  
 +31 (0)6 55 33 85 77



**Sanja Neele-Sperling**  
 Redacteur  
 s.neele@motorboot.com  
 +31 (0)6 52 88 98 60



**Michelle van den Hoorn**  
 Content medewerker  
 m.vandenhooorn@motorboot.com  
 +31 (0)6 40 03 16 39

# High performance antifouling

**EPIFANES** 

Wij helpen je graag met  
met deskundig advies:  
[www.epifanes.nl](http://www.epifanes.nl) > video's

Toegelaten voor de  
pleziervaart voor elk  
type schip varend  
tussen 5-30 knopen  
(10-50 km/u)



FOTO'S: WATERSPORT-TV



[info@epifanes.nl](mailto:info@epifanes.nl) | helpdesk: 0297 360 366

Toelatingsnummer 14301 N. Gebruik biociden veilig. Lees voor gebruik eerst het etiket en de productinformatie.



**NIMBUS**

**FEEL THE DIFFERENCE**



**NIMBUS 365 COUPE**



**NIMBUS T9**

**DEVAART**  
**YACHTING**  
----- NIMBUS CENTER -----

Bolderweg 51, 8243 RD Lelystad, The Netherlands  
info@devaartyachting.com, www.devaartyachting.com  
+31 (0) 320 - 21 23 41