

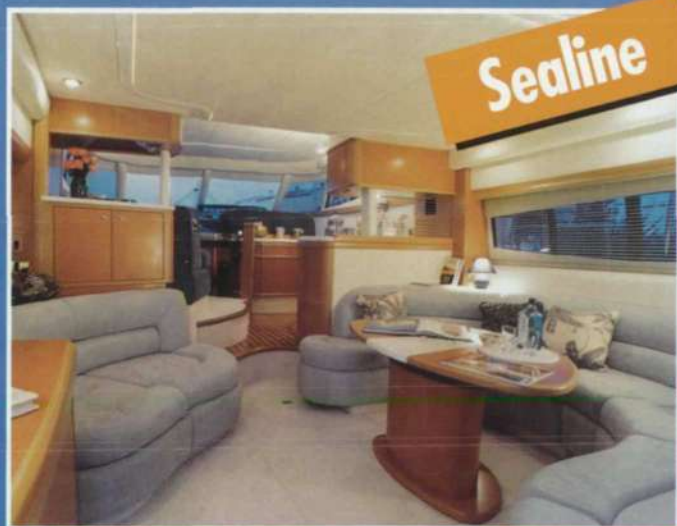
MOTOR BOOT

MAANDBLAD VOOR
DE MOTORVAART
LOSSE NUMMERS F 7,50 / BEF 150
DECEMBER 1997

Early Bird



Frankrijk



Sealine

IN DIT NUMMER:

Waterlijn verlengen • Meren in Mecklenburg • Huurboot
Gebruikte boten • Aanvaring op de Maas • Reddingvesten
Boeg- en hekschroef • Scheepvaartberichten



ONTDEK DE NIMBUS KLASSE



NIMBUS 340 COUPÉ
10.30 x 3.40 m



NIMBUS 280 COUPÉ
8.60 x 2.85 m



NIMBUS 32 BALLISTA
9.80 x 3.20 m



NIMBUS 26 NOVA
7.90 x 2.70 m



NIMBUS 22 NOVA
6.75 x 2.40 m

Logisch dat u zoekt naar een gerenomeerde werf, die in zijn schepen een combinatie van compromisloze kwaliteit en luxe afwerking realiseert, maar tevens andere belangrijke eigenschappen, zoals fraaie lijnen, ruime indelingen, veiligheid en perfecte vaareigenschappen als uitgangspunt neemt. Logisch dan ook dat na een goed vergelijk de keuze van kenners op een waardevast Nimbus-motorjacht zal vallen.

De uitgebreide documentatie ligt voor u gereed of sturen wij u graag toe.

Onze productie voldoet al geruime tijd aan de Europese C.E. eisen.



NIMBUS 310 COUPÉ • 9.20 x 3.20 m



KREMER NAUTIC BV

Importeur voor Broom, Ocean en Nimbus motorjachten
De Draai 25-29 • 8621 CZ Heeg • Holland
Tel. 0515-442966 • Fax 0515-443414



Waarlijk verhalen - Rijen in Mecklenburg - Hoeveel
Scheepvaart - Aansluiting op de Maas - Gedragingen
Rug en bekend! - Scheepvaartberichten

Opinie	19
Gevaar komt vaak van achteren	
Clubhavens	22
Maartensgat: oase in drukke stad	
Techniek	24
De gevolgen van het verlengen van de waterlijn	
De meren van Mecklenburg	26
Albert Eefting doorkruist een onbekend natuurgebied	
Early Bird	34
Indrukwekkend staaltje van Nederlands vakmanschap	
Ramp op de Maas	38
Duwstel overvaart kruiser	
NiCd-batterijen	52
Zin en onzin over deze stroombron	
Reddingboot als jacht	56
Eerbiedwaardige President van Heel is een karakteristieke motorboot geworden	
Gebruikte boten	57
Eenzame zeestraat (2)	58
Motorbootreis langs de Canadese kust	
Ferretti	62
Typisch Italiaanse luxe	
Dwars door Frankrijk (7)	70
De Desio reist door het Saargebied	
En verder:	
Boeken/Brieven/Idee 20 — Kolom Houwink 23 — Met een reddingboot naar Finland 30 — Motorbootkrant 47 — Reddingvesten 50 — Boegen hekschroeven 65 — Zwerftocht per huurboot 66 — Nieuwe boten 76 Luchtkussenboot 77 — Scheepvaartberichten 78	

In het volgende nummer onder meer:

- ★ Boot 98
- ★ Valk Content
- ★ Corrosie schroefas

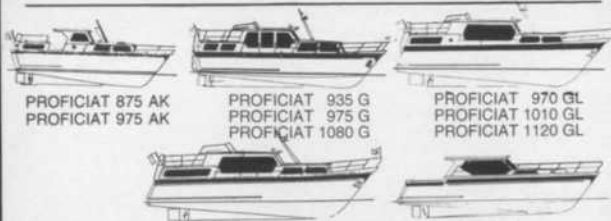
PROFICIAT®

Proficiat kruiser

Betere vaareigenschappen,
grotere betrouwbaarheid,
meer comfort.



PROFICIAT 1225 GL: lengte o.a.: 12,30 m - breedte o.a.: 3,80 m - diepgang: 0,95 m



PROFICIAT 875 AK
PROFICIAT 975 AK

PROFICIAT 935 G
PROFICIAT 975 G
PROFICIAT 1080 G

PROFICIAT 970 GL
PROFICIAT 1010 GL
PROFICIAT 1120 GL

Alle PROFICIAT-
KRUISERS ook als
casco leverbaar

PROFICIAT 1175 GL
PROFICIAT 1225 GL
PROFICIAT 1275 GL

PROFICIAT 1100 OK



PROFICIAT KRUISER

Proficiat Jachtbouw BV, Bartlehiem 23, 9091 BH Bartlehiem

Tel. 0519-332380
Fax. 0519-332234

JACHTBOUW
MOTOREN-INBOUW
REPARATIES
WINTERBERGING
VERZEKERINGEN

GRENZELOOS JACHTTRANSPORT

In de complexe wereld van het Europese transport kent Biermans feilloos de weg: de meest economische route met de minst mogelijke praktische en 'papieren' obstakels. Perfect georganiseerd.

Met financieel gunstige condities en een prijsopgave die vast is, zonder verrassende naberekeningen.

Biermans kan zo uw jacht vervoeren dankzij het prima verzorgde wagenpark, de grenzeeloos goede service, goed geschoold personeel en de uitstekende organisatie. Met vakmanschap dus.



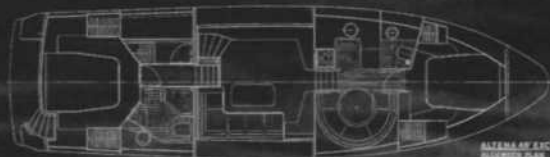
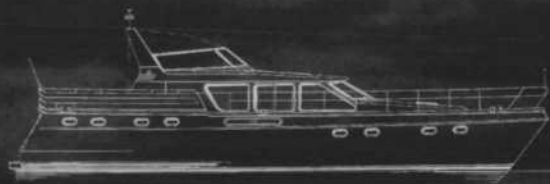
BIERMANS YACHTTRANSPORT

Industrieweg 2, 6051 AE Maasbracht
Tel. 0475 461454, na 18.00 u
0475-465141 Fax 0475-465566

ALTENA YACHTING B.V.

48' EXCEL

Een produkt van 27 jaar traditioneel vakmanschap



De 48' EXCEL, model september 1996, biedt een maximum aan kwaliteit, comfort en veiligheid. Het eigentijds ontwerp met vlotte en moderne lijnen staat borg voor een goede koersstabiliteit en uitstekende vaareigenschappen. Interieur naar wens van de cliënt.

Technische gegevens: Lengte over alles: 14,80 m.
Breedte o.a.: 4,35 m.
Diepgang: 1,40 m.

Een produkt van: **ALTENA YACHTING B.V.**
Spoorhaven 2, 4931 BZ Geertruidenberg, Holland
Tel.: + (31) 162 - 512714, Fax.: + (31) 162-522469

Naar ontwerp van: OTTO BRINKSMA

PURE POWER OP HET WATER



John Deere Scheepsmotoren

- Vermogensrange: 80 - 115 - 130 - 175 - 220 - 250 en 300 pk.
- Robuust, betrouwbaar en zuinig. • Rustige loop.
- Minimaal en eenvoudig onderhoud • Wereldwijde service.
- Warmtewisselaar of kielkoeling naar keuze.

LID VAN



Vereniging Importeurs
Verbrandingsmotoren

Tienduizenden John Deere dieselmotoren over de gehele wereld leveren dagelijks het krachtige bewijs van kwaliteit en betrouwbaarheid. Reden genoeg om bij renovatie of nieuwbouw van schepen de talloze mogelijkheden van John Deere eens nader te bekijken.

Voor alle informatie:



LOUIS NAGEL BV

Postbus 76 - 6500 AB Nijmegen
Telefoon 024 - 3716640 - Fax 024-3782270

- * **SCHEEPSHYPOTHEKEN** vanaf 4,5%
- * **2e HYPOTHEKEN** vanaf 4,4%
tot 165% vrije verkoopwaarde
- * **SPAAR-LENINGEN** vanaf 6,7%
- * **DOORLOPENDE KREDIETEN**
- * **PERSOONLIJKE LENINGEN**
- * **LEASING**

**Welke vorm u ook kiest,
wij bieden u gegarandeerd
de laagste rente!**

VUYSTERS FINANCIERINGEN

Nijverheidsweg Noord 60 - 3812 PM Amersfoort Tel: 033-46 999 46 Fax: 033-46 999 99

Werfweg 69 - 8243 PG Lelystad Tel: 0320-261716 Fax: 0320-260967

Geopend: dagelijks van 9.00 tot 20.00 uur - 's zaterdags tot 17.00 uur

**BEL
DIREKT**
033-46 999 46



Gevolmachtigd en onafhankelijk
kredietadviseur

Lid van de Nederlandse Vereniging van Financieringsadviseurs.
Toetsing en registratie bij BKR in TIEL

COUPON VOOR EEN FINANCIERINGSVOORSTEL OP MAAT

Mijn interesse gaat uit naar:
s.v.p. hokje(s) aankruisen.

- Scheepshypotheek
- 2e Hypotheek
- Spaar-Lening
- Doorlopend Krediet
- Persoonlijke Lening
- Leasing

Hieraan zijn géén kosten verbonden. Géén bezoek aan huis. Uitknippen en verzenden naar
Vuysters Financieringen, Antwoordnummer 1016, 3800 WB Amersfoort (geen postzegel)

Naam/Voorletters _____ m/v
 Straat/Nummer _____
 Postcode _____ Plaats _____
 Telefoonnummer _____ Geboortedatum _____
 Naam/Voorl. echtgen./partner _____ m/v
 Geboortedatum partner _____ Bedrag van de lening _____
 Netto inkomen aanvrager p. m. _____ Netto inkomen partner p. m. _____
 Woonlasten per maand _____

NIEUW JASJE VOOR DE BOOT?

VANDENENDEN Jachtschilders schildert "jasjes" in allerlei soorten en maten. Nieuwbouw, reparatie en renovatie. Bij VANDENENDEN is uw schip in goede handen. In een ruime verwarmde hal wordt uw schip vertroeteld door een vast team, dit is ook mogelijk op een door u gekozen lokatie. Binnen uw budget, binnen de afgesproken tijd, met garantie. Informeer gerust naar onze prijzen en mogelijkheden.



VANDENENDEN
JACHTSCHILDERS

SCHILDEREN - PLAMUREN - STRALEN - CONSERVEREN - SPIJTEN
Altenaweg 8, 5145 PC Waalwijk Tel.: 0416-696238 - Fax: 0416-693700

LOMBARDINI
Marine

Scheepsdieselmotoren
7.3 - 55 Kw

-  Bodensee gecertificeerd
-  laag geluidsnivo
-  uitgebreid dealernet
-  compacte bouw
-  lage onderhoudskosten
-  scherpe prijs

Voor informatie:

KEMPER EN
VAN TWIST
DIESEL B.V.



Importeur Benelux

**Bundelt kracht
en betrouwbaarheid**

Mijlweg 33 - Postbus 156, 3300 AD Dordrecht
Nederland - Tel. (0)78 - 6130155* - Fax (0)78 - 6136746

Als het op het kiezen van uw Fairline aankomt Profiteer van onze ervaring



TARGA 48 U kiest een Targa om persoonlijke redenen. Een ding is echter zeker. Alleen Fairline biedt zoveel prestaties en vaarplezier in een stijlvolle, beproefde serie open-cockpit express cruisers.

State-of-the-Art design wordt met de meest geavanceerde maritieme techniek gecombineerd. Ruime cockpit-indelingen en elegante, praktische interieurs. Comfortabele hutten met volledige stahoogte en royale bedden. Het vaarcomfort en de vaareigenschappen zorgen ervoor dat lange tochten een waar genoegen zijn.

Dit concept komt uitstekend tot uiting in ons grootste model, de Targa 48, die momenteel bij Brielle Yachting kan worden bezichtigd.

Om de 'Fairline Experience' te beleven, nodigen wij u uit om van onze ervaring gebruik te maken. Wij zijn al meer dan 25 jaar **Officiële Fairline Dealer** en daarom kunt u op de service en nazorg vertrouwen die garanderen dat uw eigendom een waar genoegen wordt en blijft.

BRIELLE YACHTING B.V.

ROCHUS MEEUWISZONWEG 6
3231 CM BRIELLE
TEL 0181-414835/413680
FAX 0181-416203



**APPOINTED
DEALER**

SQUADRON 65 • 59 • 55 • 50 • 43 PHANTOM 43AC • 42 • 38 TARGA 48 • 43 • 37 • 34 • 29

Getest onder omstandigheden die u misschien beter kunt omzeilen



Photo courtesy of Sunseeker International

Als een van 's-werelds toonaangevende fabrikanten op het gebied van scheeps-elektronica, is Cetrek gespecialiseerd in apparatuur die het navigeren steeds eenvoudiger en veiliger maakt. Cetrek apparatuur wordt getest onder de meest uiteenlopende omstandigheden. Varen met Cetrek geeft je het veilige gevoel dat je voor het beste gekozen hebt.

uiteenlopende omstandigheden. Ze functioneren tevens als Multi Instrument Repeaters. De compacte ChartNav 343 en 345 plotters bieden u LCD schermen met een hoge resolutie en zijn ontwikkeld voor gebruik met de C-Map CF95 cartografie die een haarscherp kaartbeeld biedt. De 343 is ook met kleurenscherm leverbaar, terwijl de 345 extra functies bevat om het varen met sportvis- of kleine werkboden te vergemakkelijken.

De Chartpilot 775 is een combinatie van stuurautomaat en kaartplotter, die uniek is in de wereld van de watersport. Een ingenieus 'high tech' concept voor schepen met een lengte tot 30 meter.

Stuur de onderstaande bon in voor meer informatie en een dealerlijst. Of bel daarvoor direct met Boomsma: 036-5311524

Cetrek - professionele stuur- en navigatiesystemen voor de veeleisende jachteigenaar

De nieuwe 715 en 730 stuurautomaten zijn professionele compacte units, vooral geschikt voor schepen met een lengte tot 14 meter. Beide zijn voorzien van Cetrek's unieke "Fuzzy Logic" technologie, die de bediening van uw boot verrassend vereenvoudigt onder de meest



Stuurautomaten 730 en 715

- 'Soft-toets' bediening
- Dubbele bedieningsmogelijkheid
- Automatische routebesturing, indien aangesloten op GPS, Loran of Decca.
- Robuuste waterdichte behuizing
- 730, compacte vaste unit
- 715, ergonomisch ontworpen draagbare unit met dezelfde functies als de 730.



ChartNav 343

- Grote capaciteit, tot maar liefst 6 routes plus 500 waypoints en markeringspunten.
- Als Multi Instrument Repeater toont de 343 duidelijk alle beschikbare navigatiegegevens van uw netwerk.



Chartpilot 775

- Groot 125mm LCD scherm
- Lezer voor 4 cassettes
- Multi instrument repeater met multifunctioneel display
- Voorzien van Cetrek's unieke 'Fuzzy Logic' functies.



You know where you are with Cetrek

0 3 6 - 5 3 1 1 5 2 4
E-mail: bms.bas@pi.net

Stuur mij de Cetrek brochure 1997 met uitgebreide informatie over de navigatie-apparatuur en een dealerlijst.

Naam: m/v

Adres:

Postcode: Plaats:

Telefoon:

Stuur de bon naar Boomsma bv, Postbus 50128,
1305 AC Almere Haven.

BOOMSMA

Boomsma. De drijvende kracht.

Postbus 50128
1305 AC Almere Haven

Zon en een mooie bries zitten niet in het pakket.....

Verzekering voor o.a.:
Motorkruisers, platbodems, maxi-
racers, optimisten, tweemasters,
driemasters
Surfplanken, enzestienkwadraten

Uw vrije tijd staat centraal

Postbus 340, 9700 AH Groningen
Schweitzerlaan 21, Groningen
Telefoon: 050 - 5262555
Fax: 050 - 5263132



Optimale dekking van beroepsvaart kwaliteit

Hij is er ! De Jachtmakelaars Centrale Infolijn.

Alle HISWA makelaars hebben hun botenbestand ondergebracht in een centrale infolijn. U belt nummer: 0900-2025323 en u krijgt alle landelijke info die op dat moment aanwezig is (e.v.t. met foto) toegezonden. Via deze Centrale Infolijn kunt ook geïnformeerd worden over de verkoopmogelijkheden bij de HISWA jachtmakelaars.

Bel: 0900-2025323

(75 cpm)



BELLA BOATS

440 R



510 R



512 Excel



OPEN FAMILIE- TOER- VIS- EN SPORTBOTEN



450 FR



512 Euro



530 HT

Voor informatie en prijzen,
Bella Boats verkoopadressen:

AALSMEER

ESHUIS MARINE

UITERWEG 104-A, TEL. 0297-340.666

HARDINXVELD-GIESSENDAM

BOUWMEESTER WATERSPORT BV

BINNENDAMS 40, TEL. 0184-615.178

HERTEN/ROERMOND

SNELLENS WATERSPORT

SCHOOLSTRAAT 60, TEL. 0475-332513

MAARSSSEN

WOERTMAN WATERSPORT BV

STRAATWEG 28, TEL. 0346-561.362

OEGSTGEEST

JACHTHAVEN POELGEEST BV

HAARL. TREKVAART 15, TEL. 071-5176.176

NW. & ST. JOOSLAND (VLISSINGEN)

BRITISH IMPORT

OUDE RIJKSWEG 27, TEL. 0118-603241

SNEEK

SHIP & HARBOURS INT. BV

HENDRIK BULTHUISWEG 1, TEL. 0515-421.065

FL 515 HT



561 HT



HARDTOP GEZINS-TOERBOTEN

641 HT



640 C



PRAKTISCHE VIS- EN WERKBOTEN

571 C



7000 SU

RUIME SPITSGATTERS



7002



702

666



630 OC



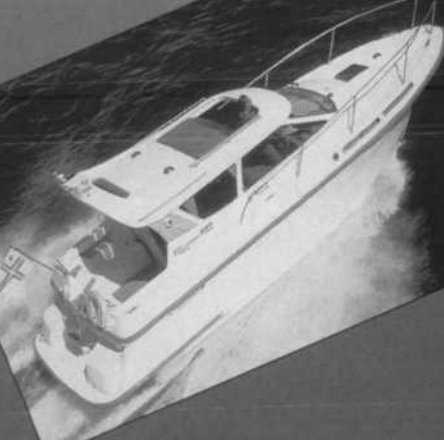
LUXE VEELZIJDIGE MOTORKRUISERS



9000



787



999

BELLA BOATS VOOR UW ONTSPANNING, PERFECTIE UIT FINLAND!

DE COMPLETE SERIE SPORTBOTEN EN MOTORJACHTEN VAN PIJL WATERSPORT

SEALINE

Kwaliteitsboten, gemaakt door perfectionisten voor watersporters die het absolute summum eisen: een beknopte omschrijving van de reeks Sealine motorjachten en sportboten. Tot in detail afgestemd op het wensen-pakket van de veeleisende eigenaar. 'Standaard' is een woord dat opmerkelijk vaak wordt vermeld in de



Sealine Statesman 33-51 ft.

inventarislijst. Zoals: elektrische ankerlier, trimvlakken, radarsteun, waterdichte cabriolet kap, goedgekeurde navigatie verlichting, dieptemeter, elektrische snelheidsmeter, koelkast, warmwatervoorziening, grill en royale bergruimte etc. **Sealine**, het kwaliteitsconcept dat zich daadwerkelijk onderscheidt. Een gezonde investering in ultiem vaargenot.



FALCON

Niet alleen de "good looks" maken de **Falcon** sportboten, made by Thunderbird (Formula), zo interessant. Achter die



IBIZA

Ibiza: Noorse degelijkheid en perfectie verwerkt in een serie luxe, open sportboten, zowel met centerconsole als gesloten voordek. De perfecte polyester opbouw, de afwerking met massief teak, de superieure bodenvorm etc. staan garant voor een unieke boot. **Norwegian exclusivity!**

De perfecte polyester opbouw, de afwerking met massief teak, de superieure bodenvorm etc. staan garant voor een unieke boot. **Norwegian exclusivity!**

schitterende lijnen schuilt een brok superieure kwaliteit qua polyester verwerking. Strak, diepglanzend, intens qua kleur, duurzaam. **Smart Move!**

ADRIA

Door het streven naar perfectie, wat heeft geleid tot vele innovatie's en nieuwe modellen, behoren **Adria Sloepen** tot de

populairste van de Nederlandse markt. Voor de vervaardiging van deze fijne boten worden alleen de beste materialen verwerkt en de vaareigenschappen zijn subliem. **Adria: gebouwd door watersporters, voor watersporters!**

Bezoek onze showrooms of vraag vrijblijvend documentatie aan voor een overzicht van onze serie sportboten en sportkruisers.

Exclusief importeur:

**PIJL
WATERSPORT**

**MERCURY
OUTBOARDS**

Nieuw-Loosdrechtsedijk 217/220
1231 KV Nieuw-Loosdrecht (Boomhoek).
Tel. (035) 582 16 38, fax (035) 582 67 93

merCruiser
STEEN DRIVERS & MERCHANTS

STARCRAFT

Starcraft: all the way from Topeka Indiana. Luxe perfect gebouwde sportboten en sportkruisers. De prijzen zijn vlijmscherp.

de afwerking feilloos en strak. Standaard betekend bij Starcraft supercompleet. Starcraft een serie boten voor absolute topprestaties! **Performance bas a name!**





EXCELLENT

Polyester motorkruisers

Van 8.00 en 9.60 m. Aantrekkelijk geprijsd!
Leverbaar in de door u gewenste uitvoering
en in elk bouwstadium.



Reeds jaren bekend om haar uitstekende
vaareigenschappen. Overtuig u zelf tijdens
een proefvaart!

EXCELLENT YACHTS B.V.
ZAAIWAARD 10
5308 JK AALST
0418 - 677066

ZWARE KABELARING/TEAKHOUTEN LIJSTEN/ZELFLOZENDE KUIP
6.50 M LANG
2.55 M BREED
0.55 M DIEP

STANDAARD 11 PK YANMAR DIESEL

MAKMA MOTORSLOEP



Compleet v.a. 39.850 incl.

Alle stadia van afbouw mogelijk (ook casco)

Diverse merken motoren mogelijk

7.00 M LANG
2.65 M BREED
0.68 M DIEP

MAKMA MOTORVLET



Compleet v.a. 39.850 incl.

Zeer bekend om ons zware hand-lay-up
polyester (LLloyd's keur)

MAKMA YACHTING

Kon. Julianalaan 40
2251 EA Voorschoten

Tel.: 071-5611446
Fax: 071-5611447



NIEUW: DE ZEE-D SPELER

ENERGIE SYSTEEM 2

Even ontspannen aan boord
en genieten van uw favoriete
muziek. Op de achtergrond pruttelt het koffiezetapparaat voor het laatste
rondje koffie. De stroomvoorzorging van MASTERVOLT zorgt feilloos voor
de energie, 24 uur per dag. Neem bijvoorbeeld Systeem 2 Junior. Een kant
en klaar energiepakket met acculader/omvormer combinatie, gel accu's
voor licht en start, een hoge opbrengst dynamo met speciale 3-traps
regelaar en de complete landaansluiting met aardlek. Het Combi paneel
geeft overzicht over de hele energiehuishouding, inclusief de accu-inhoud
van de boordaccu's. Een door en door
getest veilig systeem met een 2-jarige
garantie waardoor u, waar ook ter
wereld, recht heeft op onze hulp als
uw cd'tje onverhoopt toch mocht
blijven steken. Vul onderstaande bon
in voor meer informatie.



MASTERVOLT
STROOM OP MAAT

NAAM _____

ADRES _____

P.CODE _____

PLAATS _____

TYPE SCHIP _____

LENGTE _____

Zijlmans Jachtbouw v.o.f.

Havenkade 1,
4924 BC Drimmelen N.B.
Tel. 0162-686876
Fax 0162-687687



Eagle 1500 Cabrio
afm. 14.95 x 4.50 x 1.20



Eagle 1500 Elegance
afm. 14.95 x 4.50 x 1.20



Eagle 1000 O.K.
afm. 10.00 x 3.60 x 0.90

*Levering van casco's
t/m complete schepen
van 10 t/m 15 m.,
inbouw scheepsmotoren -
betimmering compleet -
prefab betimmering,
botenlift 25 ton.*



Carver 355

Carver 310



Carver 280

Primeur voor Nederland!

Carver yachts.
Deze in Amerika gebouwde
motorschepen onderscheiden
zich door een extra stevige
hull en een bijzonder ruim
interieur.

Er is keuze uit twintig
modellen van 26 tot 53 ft.
De hier afgebeelde types zijn
uit voorraad leverbaar.
5 jaar osmose-garantie!

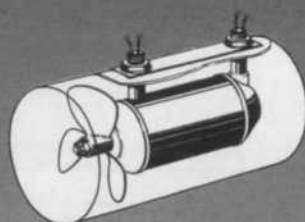


Dealer/importeur voor
Benelux en Noord-Duitsland

ESHUIS MARINE

Haven en showroom: Uiterweg 104-A • 1431 AR Aalsmeer • tel. 0297-340666

CUPA



boeg-/hekschroeven voor manoeuvreren op de vierkante meter!

Boven de lijn
Amsterdam-Arnhem

CUNO

CUNO
NEDERLAND B.V.
Biensma 41
9001 XZ Grou
Tel. (0566) 621133*
Fax 621144

Onder de lijn
Amsterdam-Arnhem
+ België

ALPATEK AMERONGEN

ALPATEK B.V.
Postbus 71
3958 ZV Amerongen
Tel. (0343) 453744
Fax 456394

Elke watersporter heeft weleens te maken met moeilijke situaties bij het manoeuvreren in drukke havens of sluisen. Wanneer er een harde zijwind staat, kan het zelfs gevaarlijk worden. Met een CUPA boeg-/hekschroef kunt u elke situatie aan. Zonder moeite manoeuvreren op de vierkante meter! Waarom een CUPA boeg-/hekschroef? Omdat deze zo sterk is en u nooit in de steek laat. Speciaal ontwikkelde motoren, zonder breekpen en ... onderhoudsvrij. Ruimtebesparend. Geschikt voor zowel kleine motor-kruisers als voor grotere jachten. Vraag vandaag nog onze documentatie en prijslijst aan!

STEENBRINK SCHEEPSBOUW

bouwt voor U naar wens de

Barkas 1000, 1100 of 1200

Werk bezoek 7 dagen per week.

C.E. markering, werfcertificaat en licentie ing. L.M. Huitema.

STEVEST B.V. Ing. Brinkhuis

STEENBRINK SCHEEPSBOUW

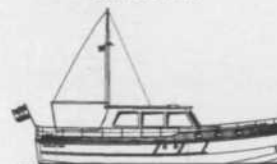
p/a De Valk 't Breukeleveensemeentje 6, Loosdrecht
Tel. 0651 - 38 75 86 - Fax 035 - 582 68 04



BARKAS 1000



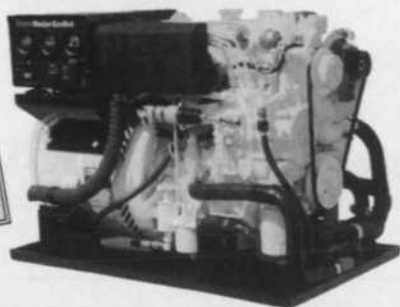
BARKAS 1100



BARKAS 1200

Onan

marine dieselgeneratoren 5 - 90 kW voor zeil- en motorboten



**NIEUW TYPE
MDKAL 6,5 kW**

Serie MDK 6,5 - 9 - 12 - 16 en 20 kW

Moderne scheepsdieselaggregaten; laag toerental, compact, service vriendelijke geluidskast, laag geluidsniveau (slechts 64 dB(A) op 1 m.), uitstekende spanningsregeling, betrouwbaar, lange levensduur, wereldwijde service.

is ISO-9000 gecertificeerd **Onan** aggregaten voldoen aan de CE norm

Uw partner voor energie aan boord:

SIM HOLLAND B.V.

Antwerpseweg 10, Gouda

Telefoon: 0182-571136 / Telefax: 0182-539968



CROWN YACHTS



CROWN RIVERHOLIDAY 900



KWALITEITSMOTORJACHTEN VAN 6.5 TOT 12 METER
LEVERBAAR VAN TECHN. VAARKLAAR TOT KOMPLEET

CROWN BUSTER 32



V.O.F. SCHEEPS - JACHTWERF DE KONING - KEIJZER
DOESWERF 4 2351 ST LEIDERDORP TEL.: 071 5895190

Wordt het schipperen of sturen? Onze besturingen en afstandbedieningen hebben het met 20 jaar praktijk bewezen; ze zijn goed en betrouwbaar. Schipper dus niet en kies voor uw eigen veiligheid.

sturen



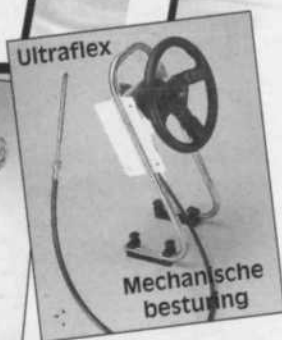
Ultraflex afstandbediening



Hydraulische besturing



Bennet Trimvlakken



Mechanische besturing

• gemakkelijke en veilige afstandsbediening
• vrijstand voor warmdraaien • startbeveiliging (extra leverbaar) • friktie van hendels is instelbaar uitvoeringen: • één of tweehandbediening • top- en zijmontage • leverbaar zwart gemoffeld of verchromd • inbouwtopmontage

Onze merken Hydraflex en Hynautic zijn geschikt voor schepen t/m 23 meter.
Hydraflex: • standaard beveiliging tegen overbelasting • terugslag klep
Hynautic: • stof/vuil werend • simpele ontlichting • visuele controle van druk en olievulling

• betere vaarprestaties • hogere snelheid • vermindert brandstofgebruik • verbeterd uitzicht • beperkt boeg en hekgolf • extra leverbaar: automatische trimvlakcontrole • "auto tap retractor"

Kabels: RVS binnenkabel • RVS/messing fitting • bestand tegen zout water Besturing: instelbare friktie • 4 standen monteerbaar • goedgekeurd door Norske Veritas • uitvoering tot max. 12 meter/300 pk

technautic bv

Voor meer informatie, een catalogus of een dealerlijst kunt u altijd even bellen met ons informatienummer 075-6474545



Ik wil uw gratis catalogus ontvangen:

Naam: MOT
Adres:
Postcode: Woonplaats:

Portvrije envelop: Antwoordnummer 38, 1520 WB Wormerveer

Industrieweg 35, 1521 NE WORMERVEER, Telefoon: 075-6474545, Telefax: 075-6213663

DE MEEST VERKOCHTE SPITSGATTERS VAN NEDERLAND



Wij importeren de Noorse AGDER en INTER spitsgatters in lengten van 6, 6,30, 6,80, 7,70, 8,40 en 9,50 m. Vanaf 8,40 m kunt u ondermeer kiezen uit een versie met open kuip of met achterkajuit. Deze degelijke schepen zijn ontworpen en gebouwd voor gebruik op binnenwater en op zee en kunnen naar keuze uitgerust worden met Volvo Penta of Yanmar dieselmotoren.

BRANDSMA JACHTEN

Afgebeeld is de Agder 840 in verschillende uitvoeringen. De Agder en Inter spitsgatters zijn te zien op de permanente boatshow in onze nieuwe overdekte verkoophaven, waar overigens ook onze gebruikte jachten liggen.

It Ges, Eeltje Baasweg 6-8, 8606 KA Sneek
Tel. 0515 - 425 000, Fax 0515 - 420 505

JACABO Meer dan 30 jaar

Ook verhuur.

Jacabo motorjachten leverbaar van 10.25 - 17.00 m

JACABO 12.25 m.

JACABO 17.00 m.

JACABO 12.25 m.



JANSEN JACHTBOUW PAPENDRECHT BV

Rosmolenweg 5 - 3356 LK Papendrecht Tel. 078-6151370 - Fax 078-6151699

INTERTEER'VRIJ' ZWART OP WIT DE BESTE!

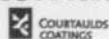
Duurtesten tonen het aan. PRIMOCON 3 en INTERTEER'VRIJ' van International Paint zijn de beste koolteer vervangers. In combinatie met antifouling dus een waterdichte oplossing voor zowel uw boot als het milieu.

(Lees de test van de ANWB en TNO in de Waterkampioen nrs. 17 en 18).

NU SPECIALE AANBIEDING:

Bij aankoop van 2,5 liter Waterways Antifouling ontvangt u gratis 2,5 liter Interteer'Vrij' (winkelwaarde fl. 48,50). Deze actie loopt tot 31 december 1997 en zolang de voorraad strekt.

International.



Bel voor het dichtstbijzijnde adres: 0800 022 6555
International Paint (Nederland) bv. Postbus 856, 3160 AB Rhoon

snel op kop

Sinds de overname door Fincantieri wordt het Italiaanse merk Isotta Fraschini nieuw leven ingeblazen. De motoren van Isotta Fraschini worden al sinds 1904 geproduceerd en vanaf eind 1996 vertegenwoordigd in de Benelux door P.J. Brand BV, dat al een aardige reputatie heeft opgebouwd.



De motoren van Isotta Fraschini zijn verkrijgbaar met vermogens van 255 tot 2620Pk

Neem voor meer informatie contact op met P.J. Brand BV, tel: (078) 614 85 22

P.J. BRAND BV 

POSTBUS 275 3300 AG DORDRECHT
TEL (078) 614 85 22 FAX (078) 613 71 36



Lid **VIV**

De Isotta Fraschini motoren zijn leverbaar van 255 - 2620 Pk.

STROOM AAN BOORD

vetus[®] ACCU'S



ONDERHOUDSVRIJ



vetus[®]

**OMVORMERS/
ACCULADERS/
ACCUWACHTERS**

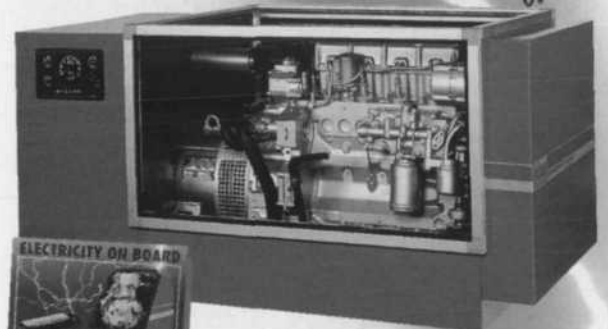
**Van gelijkstroom
(12 en 24 V) naar
wisselstroom (230 V)
en andersom.**



vetus[®]

**DIESEL GENERATOR-SETS
Van 4 kVA tot 160 kVA**

OP BASIS VAN FARYMANN, MITSUBISHI,
PEUGEOT EN DEUTZ DIESELMOTOREN.



**VRAAG ALVORENS TE
BESLISSEN DE SPECIFIEKE
VETUS BROCHURE
"STROOM AAN BOORD"
AAN.**

vetus den ouden n.v.

FOKKERSTRAAT 571 - 3125 BD SCHIEDAM - TEL.: (010) 4377700
FAX: (010) 4152634 - 4153249 - 4372673 - 4621286
e-mail: sales@vetus.nl - internet: www.vetus.nl

**VOLGEND
JAAR
EUROPA
IN...**



Rondspantkoter

voor binnen- en buitengaats
L 20.42 x B 4.72 x D 1.40,
1931 Amels, Makkum
DAF 1160-200pk.
Schip is technisch en
nautisch compleet,
geconserveerd en
gereed voor betimmering.
Prijs: f 135.000,-

SCHEEPSSERVICE BARTLEHIEM

tel. (0519) 33 27 48, of (058) 25 61 393

**HET INTERIEUR
NET ZO
AVONTUURLIJK ?**

*Ouderwets vakmanschap, de
allerbeste materialen en degelijk
advies. Dat is wat u van Van der
Meijden Betimmeringen mag ver-
wachten. Maatwerk aan boord of
bij u thuis. Meer weten?
Stap even binnen in onze unieke
showroom, waar we de vele
facetten van ons vakmanschap
direct kunnen tonen.*



BEZOEK ONZE UNIEKE SHOWROOM

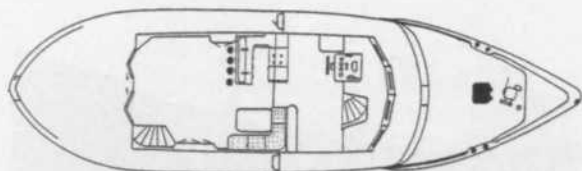


**Van der Meijden
Maritiem**

VIER GENERATIES VAKMANSCHAP

Rivierdijk 443, Hardinxveld-Giessendam, tel. (0184) 675555

BROESDERKOTTER 1800 OPEN KUIP MULTIKNIK



Afm. 18.00 x 5.30 x 3.50 x 1.4 m. 230 pk Vetus Deutz, generator 12 KVA, 3 à 5 2 pers. slaaphutten, 2 à 3 badkamers, zeer luxe uitgevoerd met alle opties.

Prijs vlg. specificatie incl. BTW 17,5 % f 1.850.000,-

Bezoek onze werf of vraag documentatie.



Jachtwerf BROESDER

Industrieweg 25, 9011 WH IRNSUM. Tel. 0566-601687/ Fax 601665.

www.bootselect.nl

CF/M.A.N MARINE MOTOREN

Volledig gereviseerde en BOVAG gegarandeerde (scheeps)motoren.



Een aantrekkelijk alternatief als vervanging of voor nieuwbouw. Leverbaar in kiel- of interkoeling-systeem.

Modern ontwerp, geruisarm, rookvrij en passend op de fundatie van DAF 475/575/615. In 4-, 6- en 6-cilinder Turbo-uitvoering.

CF/M.A.N.:

EEN UITSTEKENDE

PRIJS-KWALITEITSVERHOUDING

CF MOTOREN

J.W. FRISO STRAAT 31, 4413 CB KRABBENDIJK
TEL. 0113-501255 FAX 0113-502872

Kom eens kijken bij



Oubetwist de Barkasspecialist!

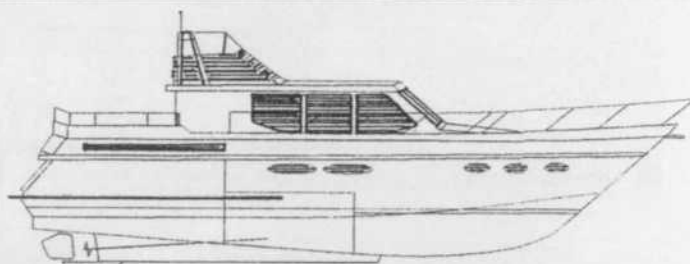


Ontwerp L.M. Hulstema

*Want bij ons vindt u de mooiste
BARKAS schepen,
eerste klas schilderwerk,
schitterend betimmerd en met een
perfect verzorgde technische installatie!*

Van 9.00 tot 15.00 in elk bouwstadium.

Vroegh & Alblas v.o.f., Zaaivwaard 8, 5308 JK
AALST (gem. Brakel)
Tel: (0418)-673237 Fax: 0418-673532



VDH Shipyards bv.



Duikerweg 27
5145 NV Waalwijk
tel 0416-651906
fax 0416-651488

casco v.a.	f 45.500,-
tech. vaarkl. v.a.	f 110.000,-
compleet v.a.	f 450.000,-

(prijzen zijn excl. btw. 17.5%)

VDH Shipyards bv, is een bedrijf, dat zich gespecialiseerd heeft in zeer moderne innoverende productie- en bouwmethoden. Dit gecombineerd met traditioneel vakmanschap, resulteert in een kwalitatief hoogstaand produkt, met zeer goede vaareigenschappen.

lengte 13.50 - 15.00 - 16.00 - 17.00 en 19.00 (o.k.) meter, windschermuitvoering en stuurhuisuitvoering

ALBIN SCANSHIP MARITIEM

Jachtbemiddeling voor de betere occasions en klassieke vaartuigen in het hart van Nederland



IJSVRIJ OVERWINTEREN!

Ook U kunt ijsvrij overwinteren zonder de bekende explosies en risico van schade door ijsgang! DE-ICER, simpel zelf te installeren, werkt op 220V en is uiterst effectief.

Reeds vele honderden in gebruik bij enthousiaste en tevreden eigenaren, zowel particulieren, havens en sluiskomplexen!!!

* Absoluut onderhoud-vrij (rvs).

Met kleine aanpassing 's-zomers te gebruiken als WATER MANAGEMENT SYSTEEM voor cristalhelder, alg- en stankvrij zuurstofrijk water, een plezier voor vis en eend!

Bel voor info en documentatie.

Meestentijds uit voorraad leverbaar.

PRIJZEN:

F2400
vanaf f 1865,-
excl. BTW af Weesp
zonder stekkers.
F3400 f 2100,-
excl. BTW
Steigermontageset
vanaf f 805,-

Showroom: Nijverheidslaan 22, Weesp
Corr. Postbus 158, 1380 AD Weesp
Tel. 0294-417276. Fax 413681

KOALITE JACHTCENTRUM

Vosselaan 51, 8551 ML Woudsend, tel. (0514) 591321, fax (0514) 591345

Kent 27

De Kent 27 is een zeewaardige spitsgat motorkruiser voor 2 tot 4 personen



Afm. 8.35 x 3.00 x 0.80 x 2.25 (lxbxdxh)

U vaart al in de **Kent 27** voor **f 137.500,-** inkl. BTW en met stille 33 pk Vetus 4 cylinder dieselmotor, teakhouten interieur, koelkast, boiler, binnen- en buitenbesturing, complete verlichting, gordijnen, kussens, etc.

JACHTBEMIDDELING · JACHTBOUW

DE LAAGSTE RENTE EN DE MEESTE ERVARING!!!!

BOOTFINANCIERING - SCHEEPSHYPOTHEKEN

- ° 100% financiering (evt. aanbouw) mogelijk;
- ° rente fiscaal aftrekbaar;
- ° diverse looptijden en bedragen;
- ° vaste en variabele rente;
- ° meestal kwijtschelding bij overlijden;
- ° toetsing en registratie bij B.K.R. te Tiel;
- ° alle kredietvormen;
- ° maatwerk;
- ° gevolmachtigd intermediair

BEL NU
023-5314755
's avonds
023-5380416
fax: **023-5326278**

DOORLOPEND KREDIET ZONDER AFLOSSING/SPAAR-LEEN KREDIET

bedrag	per maand	rente p.m.	eff. rente p.j.	th.lptd.
f 60.000,-	f 367,-	0.612%	7.6%	180 mnd.
f 80.000,-	f 489,-	0.612%	7.6%	180 mnd.
f 90.000,-	f 550,-	0.612%	7.6%	180 mnd.

U betaalt alleen rente met daarnaast een spaarpolis (belastingvrij)!!!

SCHEEPSHYPOTHEKEN

bedrag	120	180	240	eff. rente p.jr.
f 55.000,-	f 597,-	f 449,-	f 378,-	5.7%
f 75.000,-	f 813,-	f 613,-	f 515,-	5.7%
f 100.000,-	f 1.085,-	f 817,-	f 688,-	5.7%
f 150.000,-	f 1.628,-	f 1.225,-	f 1.032,-	5.7%
f 175.000,-	f 1.899,-	f 1.430,-	f 1.204,-	5.7%

Woninghypotheek v.a. 4.4% en tweede hypotheek v.a. 4.7%

Vraag geheel vrijblijvend en kosteloos een offerte op maat, met de door u gewenste looptijd en kredietbedrag.

INFORMEER OOK NAAR ONZE CONCURRERENDE PLEZIERVAARTUIGENVERZEKERING NO CLAIM TOT 40%

COUPON VOOR MAATWERK OFFERTE

- Mijn interesse gaat uit naar: Scheepshypotheek
s.v.p. hokje(s) aankruisen 2e hypotheek
 Doorlopend Krediet
Spaar/Leenkrediet

Naam/Voorletters _____

Geb. datum _____

Adres _____ Postcode _____

Plaats _____

Telefoon _____

Naam voorl./partner _____

Geboortedatum _____

Netto inkomen p.mnd. aanvrager _____

Netto inkomen p.mnd. partner _____

Woonlasten per pmd. _____

Lopende leningen _____

Te lenen bedrag _____

In gesloten enveloppe sturen naar: Raspoort, antwoordnummer 469, 2000 VB Haarlem

WWW/PortSite/NL/Raspoort
Raspoort
assurantie financieringsbedrijf b.v.
Postbus 146, 2000 AC Haarlem

**OOK ONZE "ALMKOTTERS"
GETUIGEN VAN EEN
"STERK STAALTJE"**

Hierbij ons succes-nummer:

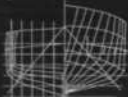
De "Almkotter 1330 A.K."



Verder bouwen wij:
Almkruisers (vanaf 10 mtr.)
Kotters (vanaf 10.50 mtr.)
Trawlers (vanaf 12 mtr.)
Oók in kasko!

Inlichtingen:

Jacht en Scheepsbouw "De Alm" b.v.



Beatrixhaven 25, 4251 NK Werkendam
Tel. 0183-401759 / 0183-503196 / Fax 0183-403795

Hora
SCHEEPSRAMEN

- aluminium en messing raamprofielen
- in alle gewenste vormen en afmetingen
- diverse soorten enkel- en dubbelglas
- optimale service en garantie
- voor werven en particulieren
- gratis documentatie

Hora LEUSDEN[®]
HOLLAND CE

HORA bv, Hamersveldseweg 137
'Industrieterrein Ambachtsweg', 3833 GN Leusden
Telefoon: 033-4941295, Fax 033-4941131

**DE STOERE KWALITEITS-SUCCESSSEN
VAN AQUANAUT!**



DRIFTER-LINE



NIEUW

DRIFTER-OK



UNICO-LINE



BEAUTY-LINE

DRIFTER-LINE: 8.50 - 14.95 m.
UNICO-LINE: 10.55 - 14.95 m.
BEAUTY-LINE: 9.20 - 14.40 m.



**OOK TE
HUUR!**

aquanaul yachting holland

SELFHELPWEG 9, 8607 AB SNEEK, NEDERLAND. TEL. (0515) 412253. FAX (0515) 416655.



Scheepsklokken,
-thermometers,
-hygrometers,
-barometers.

HAVECO V.O.F.

Postbus 15 - 1645 ZG Ursem - Tel.: 072-5023131 - Fax: 072-5021578

KOHLER®

Scheepsgeneratorsets van 4-60 kW
voor plezier- en beroepsvaart



Nu met aluminium omkasting: • Bijzonder compacte bouw • Laag geluidsniveau • Goede bereikbaarheid • Kohler PowerBoost® • C.E. gecertificeerd • Uitgebreide standaard leveringsomvang • Internationaal dealernetwerk

Importeur:

**KEMPER EN
VAN TWIST
DIESEL B.V.**



Bel voor meer informatie.

**Bundelt kracht
en betrouwbaarheid**

Mijlweg 33 - Postbus 156 - 3300 AD Dordrecht
Nederland - Tel.(0)78-6130155* - Fax (0)78-6136746

VDO

VDO LogicCombi;

een complete cockpit in één instrument



Het multifunctionele VDO LogicCombi

is een controle- en alarmsysteem, dat alle motor- en boordnetgegevens middels één instrument weergeeft. Alle voor het bewaken van de motor noodzakelijke waarden kunt U door een druk op de knop aflezen, maar LogicCombi alarmeert de schipper automatisch wanneer een kritische waarde onder- of overschreden wordt. De ingebouwde interface en de optionele software maken het mogelijk alle motorgegevens via een PC op te roepen en te verwerken. VDO LogicCombi, een stroom-, ruimte- en montage-tijdsbesparend instrument met unieke eigenschappen.

VDO LogicCombi biedt U:

analoge weergave van:

- toerental (2500, 4000 of 7000 rpm eindbereik)

digitale weergave van:

- boordspanning (V)
- koelwatertemperatuur (°C / °F)
- motorolietemperatuur (°C / °F)
- keerkoppeling- of turbodruk (bar/psi)
- motoroliedruk (bar/psi)
- brandstoftankniveau (%)
- drinkwatertankniveau (%)
- bedrijfsuren-, tripuren- en service-urenteller

Bovendien:

- twee alarmen per ingangssignaal vrij te programmeren
- starten en stoppen van de motor
- middels optionele software gegevens uitlezen via PC
- verlichte wijzerplaat én functietoetsen

U heeft al een compleet VDO LogicCombi voor f 1160,-

Graag zenden wij U uitgebreide documentatie over het gehele VDO Logic navigatie- en motorcontroleprogramma. Stuur de bon naar VDO Kienzle, postbus 8265, 1005 AG Amsterdam (tel. 020-6821952).

LOGIC BON

Naam _____

Adres _____

PC/Plaats _____

Telefoon _____

MB 24 11

Scheepswerf De Steven presenteert...
SMELNE TRAWLER 1500 *Multitechniek / zeer stabiel schip
 zeer compleet uitgevoerd*

14.95 x 4.40 x 1.20 m.
 Motor Volvo Penta TAMD 63 (305 pk)
 Vraag vrijblijvend brochure.

Scheepswerf De Steven B.V., De Steven 26 - 9206 AX Drachten, Tel. (0512) 51 26 69, Fax (0512) 53 07 40

VRIPACK MULTITECHNIK MOTORKRUISER *Catfish 1300*

JACHTBOUW PIJPERS Afmeting: 13,50 x 4,30 m. - Diepgang: 1,15 m. - Waterverplaatsing: 14,5 t.
 Ontwerp: Dick Boon (Vriepack-Yachting)
 Inruil en proefvaart mogelijk

JACHTBOUW SON & BREUGEL

Accessoires:
 - motor Deutz
 - boegschroef en hekschroef
 - electr. ankerlier
 - omvormer acculader
 - generatorset ONAN
 - keram. kookplaat
 - koelkast 140 l.
 - boiler 60 l.
 - magnetron
 - geknikte reling RVS
 - cabriolet kap
 - verwarming WEBASTO
 - separate douche

WERF:
 v. Weedstraat 5
 5866 BL Swolgen
 Tel.: 0478-692816

PRIVÉ:
 Meester Bergerstraat 20
 5872 AT Broekhuizen
 Tel.: 077-4632248
 Fax: 077-4632248
 GSM: 06-53416911

Herculeslaan 2
 5694 VP Son & Breugel
 Tel.: 0499-473813
 Fax: 0499-460006
 GSM: 06-53496313

**Casco's vervaardigd door Scheepsbouw G van Wezel.*

succes motorjachten
GESTAALE PERFECTIE

Niet voor niets dragen onze motorjachten de naam Succes. Want **SUCCESS** staat voor compleet, modern en een gunstige prijs!

SUCCESS 850 OC
 8.50 x 2.80 m - Diesel v.a. 24 kW (33 pk)
 v.a. Hfl 131.000,-

SUCCESS 950 SPORT
 9.50 x 3.20 m - Diesel v.a. 78 kW (106 pk)
 v.a. Hfl 221.050,-

SUCCESS 1050 SPORT
 10.50 x 3.40 m - Diesel v.a. 78 kW (106 pk)
 v.a. Hfl 238.635,-

SUCCESS 108 ULTRA
 10.80 x 3.65 m - Diesel v.a. 117 kW (159 pk)
 v.a. Hfl 307.470,-

SUCCESS 115 SPORT
 11.50 x 3.75 m - Diesel v.a. 117 kW (159 pk)
 v.a. Hfl 358.540,-

SUCCESS 135 SPORT
 13.50 x 4.00 m - Diesel v.a. 2 x 141 kW (192 pk)
 v.a. Hfl 563.335,-

SUCCESS YACHTS

Werf: JACHTBOUW SUCCES B. V.
 Oudeweg 32, 8316 AC Marknesse
 Tel. 05 27-20 17 05, Fax 0577-20 32 16

Dealer voor Holland en Duitsland:
 JACHTHAVEN 't LEUKEN
 De Kamp 7a, 5855 EG Well
 Tel. 04 78-50 17 58, Fax 0478-50 22 92

Dealer voor Zuid-Holland/Zeeiland/België:
 Yachting „DE TROOST“
 3231 CM Brielle, Tel./Fax 0181-413759

SKILSØ 975
 kwaliteit uit Noorwegen met CE-normering

Sinds 1919 is kwaliteit één van de voornaamste bestanddelen van de SKILSØ YACHTS of Norway. SKILSØ heeft een zeer goede reputatie in het bouwen van schepen met een grote zeewaardigheid. Traditionele overmaadse houten schepen en later de overmaadse polyester spitsgatters waren de trots van de SKILSØ werf. Tijden en bouwmaterialen veranderen, maar kwaliteit blijft onveranderd de sterkste kant. Het nieuwe produkt van de werf is de fraai gelijnde SKILSØ 975, leverbaar in drie verschillende dekuitvoeringen: ARCTIC, SPORT en FLYBRIDGE.

SKILSØ 975 ARCTIC

afmeting : 9.75 x 3.20 x 0.90
 materiaal : polyester
 motor : vanaf 105 pk tot max. 2x 340 pk
 snelheid : bij 105 pk max. 15 knopen. bij 2x 340 pk max. 36 knopen
 slaapplekken : 6 slaapplekken in 3 agsloten kabines
 prijzen : vanaf f 252.000,-

Vraag vrijblijvend de brochure en prijslijst.

Seaways Yachting *Officieel dealer voor Nederland*
 Bedrijvenpark 't Ges
 Zwolsmanweg 14
 8606 KC Sneek
 Telefoon/fax: 0515 - 421599

Vijftiende jaargang
Nummer 12
December 1997

Maandblad voor de motorvaart
onder verantwoordelijkheid van
Wil Horsthuis

Goudsesingel 86
3011 KD Rotterdam
Telefoon 010-4125708
Fax 4119690

Postgiro: 57.65.57
ING-bank, rekening-
nummer 69.47.15.085
België: postrekening
000-1439291-05

Adviezen
Pim Korver

Medewerkers
Albert Eefling
W. J. J. Geneste
Dr. B. Houwink
Frans Loos
Dag Pike
F. J. de Ruiter
J. W. Sluimer
Gerda Stoorvogel
C. Voest
S. Zeeman (KNRM)

Basis vormgeving
Henk de Bruin bNO
Leiden

Advertentie-exploitatie
Frank van Gils,
Publiciteitsbureau
Leeuwenbergh b.v.
Postbus 139
2170 AC Sassenheim
Telefoon 0252-219023
Fax 233090

Abonnementen
f 70,00 per jaar; België f 90,00
of Bef 1650. Bij storting op onze
Belgische postrekening - zie
boven - Bef 1270.

Een abonnement kan elke
maand ingaan. Het wordt au-
tomatisch verlengd, tenzij het
twee maanden voor het ver-
strijkt schriftelijk is opgezegd
(niet aantekenen). De prijs van
buitenlandse abonnementen
(behalve België) wordt ver-
hoogd met de extra verzend-
kosten.

Druk
Drukkerij Wyt & Zonen
Rotterdam

De commissie binnenvaartrampenwet heeft onderzoek gedaan naar de achtergronden van een aanvaring tussen een duwboot en een motorkruiser, die vorige zomer plaatsvond op de Limburgse Maas. Zie het verhaal elders in dit nummer. De resultaten zijn verbijsterend: de kruiser en de duwboot hebben elkaar niet gezien. Dat wil zeggen de roerganger van de duwboot heeft helemaal geen kruiser gezien, terwijl de jachtschipper de duwboot wel zag aankomen, maar er doelbewust verder geen acht op sloeg. Hij vond dat hij een veilige koers voer. Het is dit soort van drama's dat ons altijd enigszins doet huiveren voor het woord pleziervaart. Wij vinden varen op onze drukke rivieren en kanalen namelijk totaal geen pleziervaart. Als je daar niet professioneel vaart moet je er weg blijven.

Het vergt dezelfde concentratie als rijden op onze drukke verkeerswegen. Je moet je daar concentreren op het varen, permanent op je quivive zijn en net zoveel achterom als vooruit kijken. Genieten van je omgeving doe je maar op de Drentse hoofdvaart. Op de grote rivieren moet je houden van het varen en de scheepvaart zelf. Je moet er de regels kennen, de gevaren, de gebruiken en de omstandigheden. En dat hele schaakspel dat moet je leuk vinden en beheersen. Het spreekt daarbij vanzelf dat je boot in topconditie moet zijn. En - uiteraard - dat de beroepschipper ook professioneel bezig is en niet - zoals in dit geval - maar een beetje zit te suffen, terwijl hij een honderd meter lange duwcombinatie over een rivier met recreatievaart loodst.

Oefenprogramma vaarbewijs 1 en 2

Je voorbereiden op een examen is niet leuk. Als er dus iets is dat het een beetje leuker maakt is dat mooi meegenomen. De ANWB heeft twee computerprogramma's gemaakt die helpen bij het voorbereiden op een examen doordat je ermee het beantwoorden van examenvragen kunt oefenen. Het betreft de examens klein vaarbewijs deel 1 en 2 en het marifoonexamen. De programma's kosten ieder f 29,95 en zijn verkrijgbaar bij de ANWB. Zij draaien onder Windows en wie niet gewend is daarmee te werken zal het moeilijk hebben. Eigenlijk kan iemand die niets van Windows weet de programma's maar beter niet kopen want het zal hem avonden kosten voor hij echt aan de slag kan gaan met examens voorbereiden. Ook voor een Windows-kenner kost het voorwerk enige inspanning want er is geen gedrukte handleiding bij het programma en zelf afdrukken gaat moeizaam. In feite moet je alles geheel via het scherm leren en dat is niet handig omdat je het proces steeds moet onderbreken om iets na te kijken.

Wij ontvingen het programma met oefeningen voor het klein vaarbewijs ter bespreking en bepalen ons daar verder toe. In het cursusboek Klein vaarbewijs staan ook oefenvragen en je gaat dus vergelijken wat handiger oefent. Het lijkt mij voornamelijk een kwestie van smaak. Het voordeel van het computerprogramma is dat je makkelijker ziet of je het goede antwoord geeft en dat het snel uitslagen geeft van groepen vragen. Je weet dus gemakkelijker wat de stand van je kennis is. Daarnaast is er dus het 'speeltje'-aspect van het werken met Windows en de muis. Het programma zit goed in elkaar en oogt mooi. Helaas is aan het aspect taal veel te weinig aandacht gegeven. Er staan veel gruwelijke spel- en taalfouten in.

Het programma heeft veel mogelijkheden. Wat mij betreft een beetje te veel. Het gaat de aandacht afleiden van het



hoofddoel. Het is wel leuk om zelf invloed te kunnen uitoefenen op het samenstellen van proefexamens, maar hoe zinvol is dat? Voor je hebt uitgevogeld hoe je dat moet doen ben je uren kwijt die nuttiger kunnen worden besteed. Wat meer standaard oefenlijsten zou ook goed en veel efficiënter zijn.

Kortom: voor ervaren Windows-ers een goede hulp bij het voorbereiden op het examen.

Cursusboek marifonie

Het boekje Marifonie voor de watersport voldoet aan zijn doel. Het bevat alles wat je moet weten om te kunnen slagen voor het marifoonexamen (basiscertificaat) en bereidt voor op het examen doordat er een aantal oefenvragen met hun goede antwoorden in staan. Het boekje is helemaal bij de tijd want het nut van de marifoon in vergelijking met de draagbare telefoon wordt overtuigend verdedigd. Het is inmiddels de zevende verbeterde druk van het door de ANWB, samen met KNWV en KNMC, uitgegeven boekje zodat er geen echte fouten in zitten. Als nu ook de paar druk- en spelfouten er nog uit gaan komt de 10 met griffel in zicht. Prijs f 19,95. *Marifonie voor de watersport;*

opleiding voor het examen. Uitgave ANWB, Den Haag, 1997. ISBN 901 801 0073.

Cursusboek Vaarbewijs 1 en 2

De belangrijkste veranderingen in deze negende druk van het Cursusboek Klein Vaarbewijs deel 1 en 2 zijn ingegeven door het zevende wijzigingsbesluit van het Binnenvaart Politie Reglement. De veranderingen zijn keurig verwerkt. Het is jammer dat niet van de gelegenheid gebruik is gemaakt alle drukfouten te corrigeren. De inhoud van het boek is een interpretatie van wat je volgens het examenprogramma, dat hoort bij de Regeling examen klein vaarbewijs, moet weten. Inmiddels is gebleken dat het Cursusboek aan die eisen voldoet en het heeft de brede steun van de examinerende bonden ANWB, KNWV, KNMC, KNBRD en NWB. Met de duidelijke tekeningen en tekst is het een goed leerboek. Doordat tevens een groot aantal oefenvragen is opgenomen kan de cursist zich goed voorbereiden op het examen. Desgewenst kan men dat voorbereiden (ook) doen met hulp van een PC en een diskette met oefenvragen die, zoals hierboven vermeld, bij de ANWB te koop is.

In het op zich goede boek zitten enkele kleine zwakheden.

Zo wordt bij de Tekenaafspraken het stuurkrachtpijlje niet getoond en heb ik geen uitleg van de lettercombinaties HWS, HWD, LWS en LWD gevonden. Overdaad is het twee maal afdrukken van de Beaufortschaal.

*Cursusboek Klein Vaarbewijs deel 1 en 2, negende druk
Uitgave: ANWB, Den Haag,
1997. ISBN 90 18 00877 X.
Prijs: f 34,95.*

Maritiem Journaal '97

In Maritiem Journaal '97 wordt een overzicht gegeven van de ontwikkelingen die zich het afgelopen jaar op maritiem gebied hebben afgespeeld. Naast zaken als scheepvaart, scheepsbouw, visserij, veiligheid en de Nederlandse havens, krijgen ook de (inter)nationale politiek en de gang van zaken op de wereldmarkt aandacht. Ook wordt bijvoorbeeld stil gestaan bij de elektronische snelweg voor de scheepvaart, het maritieme verleden van de KPM en bij een nieuw veerbootconcept.

Het boek bevat vlootlijsten van de Nederlandse koopvaardij en de Koninklijke marine, waarbij ook de civiele overheidsvloot en de zeegaande baggervloot zijn opgenomen. Verder is er een overzicht van de schepen die de Nederlandse werven hebben afgeleverd en een lijst met alle scheepsongevallen die wereldwijd hebben plaatsgevonden. Zoals altijd wordt dit jaarboek gecompleteerd met kleurenfoto's in de rubriek maritieme kunst en antiek, ditmaal gewijd aan een door Christie's in oktober 1996 gehouden veiling. *Maritiem Journaal '97 (gebonden 232 pagina's) kost f 69,- en is verkrijgbaar bij de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever: De Vey Mestdagh, postbus 18, 4380 AA Vlissingen, ISBN-nummer: 90 6376 0620.*

NEEM NU EEN ABONNEMENT!

BEL GRATIS DE
ABONNEMENTENLIJN

0800-0224222*

7 dagen per week van
09.00 tot 20.30 uur



* uitsluitend voor het
opgeven van een
nieuw abonnement



Mast strijken (2)

Naar aanleiding van mijn oplossing voor het gemakkelijk strijkbaar maken van een mast in de Motorboot van oktober heb ik verschillende vragen gekregen. De meeste daarvan betroffen de laatste alinea, waarin ik melding maakte van de mogelijkheid om een mast elektrisch strijkbaar te maken.

★ Zo ziet de elektrische strijkinrichting eruit.

Het idee daarvoor en ook de uitvoering zijn afkomstig van de jachtwerf Barten in Niftrik. Daarbij is de gasveer vervangen door een lineaire elektromotor, die ik vanaf het instrumentenpaneel bedien. De motor (voor f 412,- ex btw te koop bij de werf) werd gemonteerd in een roesvrijstalen om-

Uw idee is f 50 waard!

Laat het ons weten als u ook iets handigs hebt bedacht of gemaakt waar anderen plezier van kunnen hebben en dat ze ook zelf kunnen maken. Omschrijf uw vinding, vertel hoe het gemaakt moet worden en voeg er schetsen of foto's bij. Vermeld uw bank- of gironummer. Wij maken een keus uit aanbiedingen. Die publiceren wij in de rubriek 'Uw Idee'. Voor exclusieve tips die worden geplaatst ontvangt de inzender f 50,- tipgeld.

kasting en met een beugel van hetzelfde materiaal aan de mastkoker bevestigd.

De vinding werkt geruisloos en perfect en ik heb er tijdens mijn reizen van het afgelopen seizoen veel gemak van gehad.

Samen met de verende verstaging lijkt het mij de beste oplossing voor elektrisch strijken. C. Overwater, Nijmegen.



Spinnenplaaag

Op mijn 11 meter lange motorvlet met gesloten kajuit heb ik zoveel last van spinnen dat mijn vrouwelijke passagiers niet meer mee willen varen. De achterkajuit, de stuurhut en de reling zitten er vol mee. Ik heb ze met een stofzuiger weggezogen, met water weggewassen, maar elk jaar zijn ze er weer met webben door de hele ruimte. Ze zitten niet in de voorkajuit, waarschijnlijk omdat het daar donker is doordat de gordijnen dicht zitten.

Weet iemand hoe je van zo'n plaag af kan komen?
J.Liebrecht, Waalwijk.

Friese vlag (2)



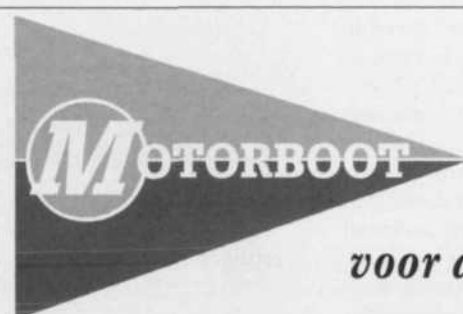
Wat bezielt de Friezen als zij op hun boot de Friese vlag voeren? Dat vraagt de heer Mens uit Almere zich af in de Motorboot van oktober. Wat bezielt ondergetekende als hij de Noordhollandse vlag op zijn schip laat wapperen? De heer Mens, bang voor pro-

vinciale vlaggen op de plezierjachten en pleitbezorger van het rood-wit-blauw, weet kennelijk niet dat 80 tot 90 procent van de watersporters de nationale vlag voert. De resterende 20 tot 10 procent wordt dan ingevuld door Europese vlaggen, Friese vlaggen en vlaggen van andere provincies.

In een vrij land als het onze is daar mijns inziens niets mis mee en ik begrijp de heer Mens niet dat hij zich daar zo druk over maakt.

Het naschrift van de redactie van Motorboot heeft mij overigens ook hogelijk verbaasd.

H.Hoekstra, Wieringermeer.



Wimpel voor abonnees

Voor de abonnees van het maandblad MOTORBOOT hebben wij een speciale motorbootwimpel laten maken. De prijs van deze wimpel (40 x 60 centimeter) is slechts f 15,- inclusief btw en verzendkosten (België Bef 300). U kunt de wimpel bestellen door dit bedrag over te maken op bankrekening 694715085 of op onze giro 576557 (België postchequerekening 000-1439291-05) van MOTORBOOT Rotterdam.

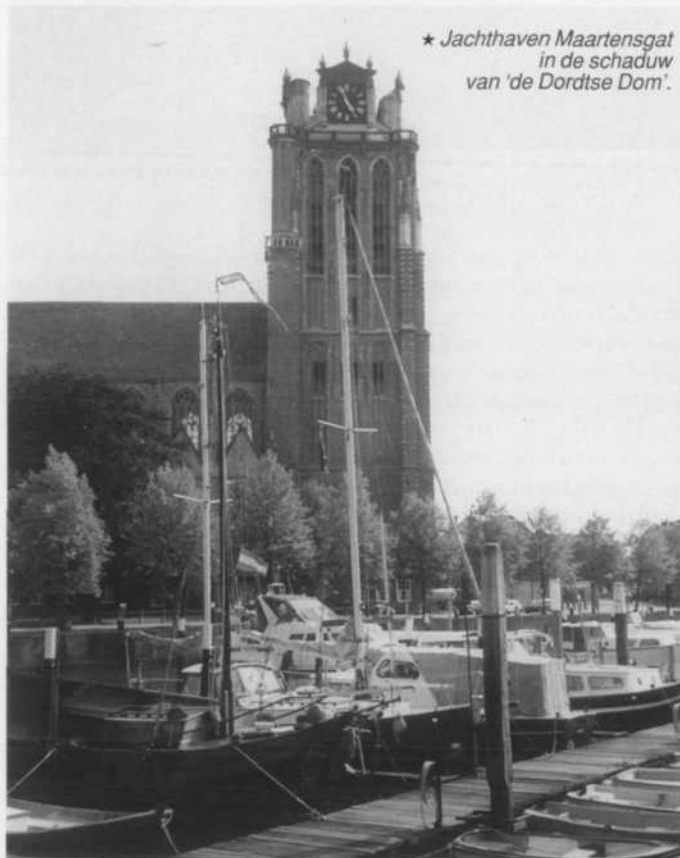
Van het Groothoofd in Dordrecht heb je een prachtig uitzicht op een van de levendigste stukken water in Nederland. Het is de plaats waar Merwede, Noord en Oude Maas in elkaar overgaan. Lang geleden ontstond hier Thuredrecht, aan het gelijknamige watertje. Als Dordrecht kreeg het in 1220 stadsrechten. Al in de Gouden Eeuw voeren er jachten voor en door de stad. Intussen telt Dordt bijna twintig grote en kleine watersportverenigingen en enkele jachthavenbedrijven. De alleroudeste is de Koninklijke Dordrechtse Roei- en Zeilvereniging die zijn steigers in de Nieuwe Haven heeft. Het is mede aan deze vereniging dat de Watersportvereniging Maartensgat haar bestaan te danken heeft.

Sociëteit

In het begin van de jaren twintig schafte een aantal goeude middenstanders in Dordrecht zich een boot aan. Zij zochten daarvoor ligplaats bij de koninklijke vereniging, kortweg 'de Roei' genoemd. Die voelde zich echter veel te voornaam voor deze zakenmensen en wees hun verzoek op grond van het standsverschil nadrukkelijk af. Teleurgesteld in deze reactie gingen de nieuwe bootbezitters gezamenlijk op zoek naar een andere oplossing. Naast oude havens als de Voorstraathaven en de Wijnhaven had Dordrecht vlak bij de Grote Kerk ook nog een houthaven, gelegen aan het Maartensgat. Die werd al jaren niet meer gebruikt en zodoende konden de varende middenstanders de haven huren. Dat was in 1923. Overigens zou de geschiedenis zich herhalen. Toen in latere jaren enige burgers lid wilden worden van Maartensgat, werden zij prompt geweigerd omdat zij uit een ander milieu kwamen. Deze mensen richtten de Burger-Watersportvereniging Het Wantij op en meerden hun boten af in de Wijnhaven. Dat 'burger' is inmiddels uit de naam verdwenen, maar WSV Het Wantij bestaat nog steeds. De leden van Maartensgat zochten ook een onderkomen en kochten in 1925 met een

Maartensgat in Dordt

Verenigingshavens zijn meestal eerder ontstaan dan commerciële jachthavens. Al ver voor de oorlog waren er jachteigenaars die gezamenlijk zochten naar een vaste ligplaats voor hun boten in hun directe omgeving. Watersportvereniging Maartensgat in Dordrecht is zo'n oude vereniging. Zij begon haar bestaan 75 jaar geleden in het hart van de oude stad.



★ Jachthaven Maartensgat in de schaduw van 'de Dordtse Dom'.



flinke hypotheek het pand Maartensgat 3. Bij het pand hoorde een overtuin die direct aan de jachthaven grensde. Dankzij de aankoop bezat de vereniging een ruim clubhuis met bijbehorende bovenwoning. Dat het gebouw de naam 'sociëteit' draagt, suggereert meer dan het voorstelt. Omdat de havenmeester geen horecadiploma bezat, werd voor de beslotenheid van een sociëteit gekozen om problemen met de wetgever te omzeilen. Wie echter nu de overtuin doorloopt, de straat oversteekt en een paar stoetreden beklimt, komt in een doodgegewoon gezellig clubhuis dat toervaarders zeker zal aanspreken. Tot ver na de oorlog bood de haven ligplaats aan zeventig leden. Toen er steeds grotere boten kwamen, werd de haven opnieuw ingedeeld. Nu telt Maartensgat vijftig ligplaatsen. De haveningang ligt aan het

★ Het clubgebouw met daarvoor een loopbrug.



★ Het zakkendragershuisje bij de haveningang.



★ Een rustige haven in 'hartje stad'.

gershuisje dat er al eeuwenlang naast staat. Mazelaars waren in vroeger tijden de (zakken-) dragers die de lading uit de zeeschepen op de Oude Maas overdroegen in kleine vaartuigen. Zij kwamen in het zakkendragershuisje bijeen. Nog altijd hangt hoog naast de deur van het gebouwtje een bel. Die bel werd in vroeger tijden geluid om de verloting van het werk voor die dag onder de mazelaars aan te kondigen. Wie te laat aanwezig was, lootte niet mee en had dus zeker geen werk.

In de haven is er altijd wel plaats voor een handvol passanten. In het zomerseizoen is er veel ruimte want dan zijn heel wat leden op toervaart, te meer daar verreweg de meeste ligplaatshouders motorbootschippers zijn.

De sanitaire voorziening was oorspronkelijk in het clubgebouw aan de overkant van de straat ondergebracht. Dat werd wegens de afstand tussen de boten in de haven en het clubgebouw vaak bezwaarlijk gevonden, vooral bij minder gunstig weer. Daarom is er vorig jaar een douche- en toilet-eenheid vlak naast de loopbrug naar de wal geplaatst. Het is een keurige voorziening die de loopafstand tot een minimum heeft teruggebracht. Ook zijn de voorgevel en het interieur van de 'sociëteit' opgeknapt zodat de 75-jarige er nu weer goed uitziet.

Waarschijnlijk is Maartensgat de enige watersportvereniging met een drijvende rijwielstalling. Oorspronkelijk stond de

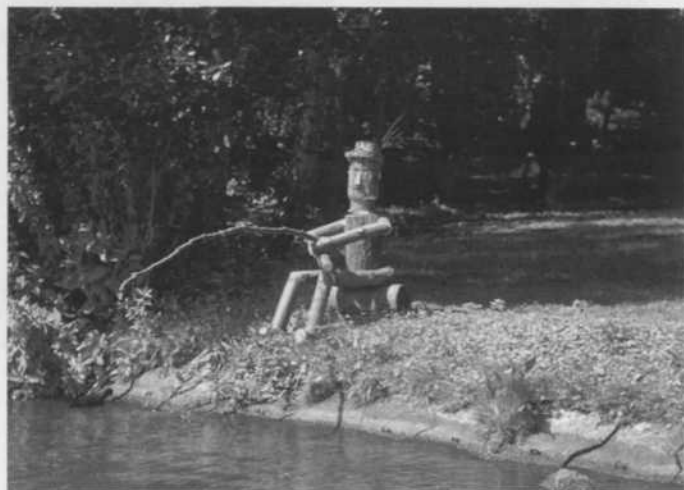
stalling in de overtuin, die echter slechts door een betrekkelijk laag hek van de straat was gescheiden. In deze tijd kan dat niet meer. Nu bevindt zich een overdekte rijwielstalling onderaan de loopbrug naar de steigers; de loopbrug kan heel grondig worden afgesloten. De rijwielstalling gaat net als de steigers bij elk tij een kleine meter op- en neer. Aan de zijkant ervan is een grote wasbak bevestigd voor wie daar wat was- en spelwerk wil doen. Vanzelfsprekend zijn er tappunten en stroomaansluitingen op verschillende plaatsen.

Een van de aantrekkelijke kanten van een ligplaats bij Maartensgat (dat kost f 1,25 per strekkende meter per nacht) is dat de Voorstraat, die met enkele andere het winkelcentrum

van Dordt vormt, op amper honderd meter afstand ligt. En hoewel men zich dus dicht bij het stadscentrum bevindt, is het er 's avonds heel erg rustig. De stompe toren van de Grote Kerk, in de streek 'de Dordtse Dom' genoemd, staat aan de overkant van de haven. Het carillon speelt overdag vaak bekende melodieën, 's nachts is alleen om het half uur de zware bronzen stem van de luidklok te horen.

In de directe omgeving zijn eenvoudige eetcafés en ook sjuke restaurants met terrassen en uitzicht op het prachtige rivierpanorama. Ook biedt een stad als Dordrecht natuurlijk allerlei cultureel en ander vermaak. Wie hier eenmaal heeft afgemeerd, zal zeker terugkeren.

HOUWINK



Visser

Wat zijn sommige mensen creatief. Is die visser nou niet groots gemaakt? Bijna mansgroot zit hij daar. Van wat oud hakhout. Op zijn eilandje, uitkijkend over de plas. Tot genoegen van zijn maker en in ieder geval van deze passant.

BERT HOUWINK

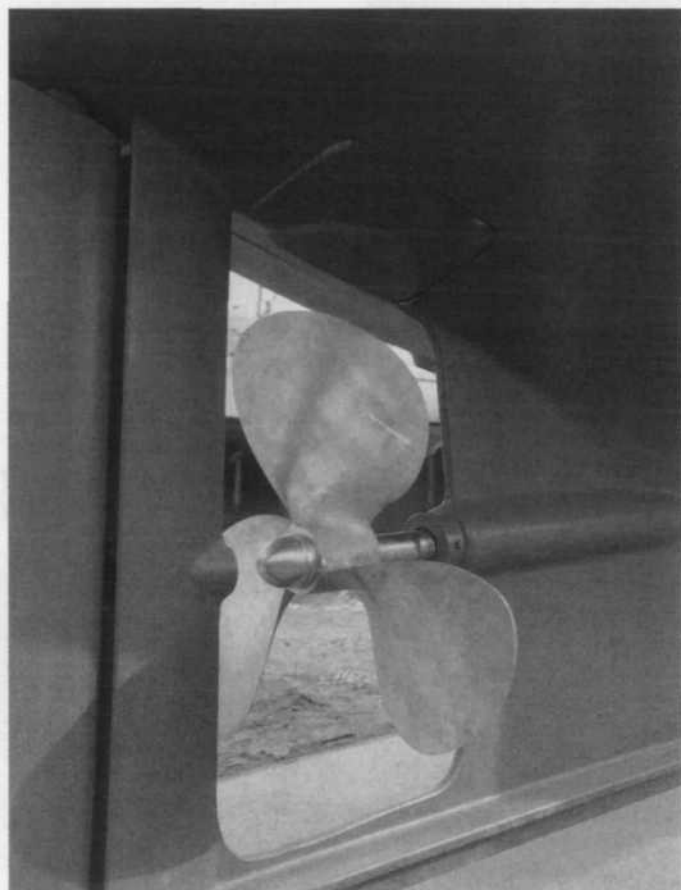
Verlengen van de waterlijn

Mijn boot, een stalen knikspantkruiser, heeft een lengte over alles van 12 meter en een lengte over de waterlijn van 10,5 meter; de breedte is 3,60 meter en het gewicht is 12 ton. De motor is een Daf 575-diesel met een vermogen van 120 pk. Er zijn twee toerentellers, één mechanische met een naald in het stuurhuis en één die analoog aanwijst bij de tweede stuurstand. Wanneer ik bij de stuurstand boven een bepaald toerental aflees, blijkt dit sterk af te wijken van hetgeen de teller beneden aangeeft. Onderstaand staatje geeft de verschillen weer, alsmede de bijbehorende snelheden in kilometers per uur. Deze snelheden zijn steeds opgenomen over een vol uur varen.

Boven	Beneden	Snelheid
1600	1060	8 (ruim)
1800	1200	11
1900	1290	11
2070	1400	11,5
2100	1490	11,5
2120	?	11,5

Twaalf kilometer per uur is nauwelijks te halen. Ik heb even 2250 toeren gedraaid, doch dat voer niet prettig. Over 250 draaiuren gemeten is het verbruik vier liter per uur. Omdat de snelheid bij een hoger toerental nagenoeg niet toeneemt, heb ik het idee dat de combinatie romp/motor/schroef niet optimaal is. Op de schroef staat '22-17'. Wat moet dit eventueel zijn om de theoretische rompsnelheid te kunnen halen? Ik heb ook wel eens gehoord dat van een schroef de spoed aangepast kan worden, klopt dat?

Vervolgens wil ik graag weten of ik ongestraft de waterlijn met zeventig centimeter kan verlengen. Ik wil namelijk een tank onder het zwemplateau aanbrengen. De brandstofvoorraad kan dan circa 600 liter diesel worden. De inhoud van de bestaande tank is minder dan 400 liter. Voor buiten-



landse reizen is dat te weinig, heb ik ondervonden. Wat heeft dit voor consequenties voor de waterlijn, de bestuurbaarheid en het wegwerken van het schroefwater?

Tot slot wil ik graag weten of het normaal is dat de stand van het stuurwiel ten opzichte van het roerblad verloopt. Bij het sturen voel ik regelmatig een 'klikje'. Kan het zijn dat de Vetus-cilinder (zonder verdere gegevens) niet zwaar genoeg is? Ik heb overigens geen enkel probleem met de besturing.

P. Meijers, Maarssen.

Antwoord

Met een lengte op de waterlijn van 10,5 meter moet een theoretische rompsnelheid van 14,5 kilometer per uur mogelijk zijn. Bij de berekening die ik maakte, kwam ik uit op een schroef van 25 x 17 duim, drieblad. U geeft een schroefmaat op van 22 x 17 duim, respectievelijk voor diameter en

spoed. Ik denk dan ook dat het schroefraam te klein is voor een 25-duims schroef. De maat van het schroefraam is mij niet bekend. Als een schroefraam te klein is om de berekende (drieblad)schroef te kunnen plaatsen, wordt overgegaan op



anders wordt. Dit kan tot gevolg hebben dat het schip een ander stuurgedrag gaat vertonen. Hoe verder een roer naar achteren is geplaatst, hoe sneller de roerwerking is. Het aan-

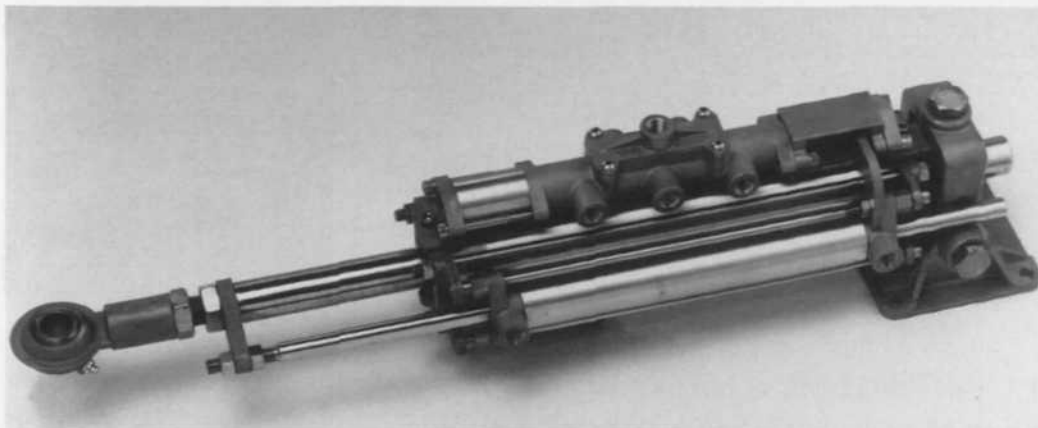
Corro

In de huid van mijn stalen kruiser zijn dit jaar allemaal putjes in het ijzer ontstaan, ongeveer twintig centimeter vanaf de waterlijn naar beneden. Ik heb de afgelopen winter de elektriciteit voor een kachel aangelaten. Kan dat de oorzaak zijn? Moet ik het zoeken in de zinkanoden of in de ouderdom van de anoden? Die zitten namelijk al vanaf 1974 onder het schip. Moet ik de anoden vervangen en zo ja door welke? Heeft u een advies om de putten weer glad te krijgen?

D. Noorden, Hippolytushoef.

Antwoord

Anoden bieden bescherming tegen corrosie van het schip, vooral op vuil en brak water. Of een anode moet worden vervangen, is afhankelijk van de vraag of er nog anodemateriaal aanwezig is. In uw geval zorgt het zink voor de bescherming. Als er dus geen zink meer aanwezig is, stopt de bescherming. Als de anoden al



★ Stuurcilinder. Zie Waterlijn verlengen.

brengen van een tank betekent dat, de brandstof meegerekend, er aan de achterkant van het schip een gewicht van circa zeventienhonderd kilo bijkomt. Voorin zal een gemiddeld ballastgewicht nodig zijn om de goede ligging te waarborgen. Met een langere waterlijn kan ook een hogere rompsnelheid worden bereikt, wat wel om een aanpassing van de schroef vraagt. Het lijkt mij niet onverstandig bij zo'n ingreep de

bouwer van het schip te raadplegen.

Het is niet zo normaal dat de stand van het stuurwiel verloopt ten opzichte van het roerblad. In het hydraulisch systeem is een veerbelast klepje gemonteerd dat voorkomt dat de oliedruk in het systeem te hoog oploopt. Dat kan bijvoorbeeld gebeuren als er een kracht optreedt tegen het roerblad of de waterslag. Het kan zich ook voordoen als men ergens tegenaan vaart. Het klikje komt waarschijnlijk

van het sluiten of openen van het klepje. Het kan zijn dat het klepje niet goed werkt. Ik kan niet beoordelen of de hydraulische installatie zwaar genoeg is.

★ Toerenteller. Zie Waterlijn verlengen.



Motorboot geeft technisch advies

Als u met problemen zit die te maken hebben met uw motorkamer (motor, koppeling, asleiding, elektriciteit) dan kunt u die voorleggen aan onze werktuigkundige medewerker, C. Voest.

Is het een probleem waarvan we denken dat meer mensen er mee kampen of waarvan de oplossing ook voor anderen interessant is, dan wordt het in behandeling genomen en het antwoord gepubliceerd in Motorboot.

Uw vragen kunnen alleen worden behandeld als ze schriftelijk worden gesteld. Stuur uw brief met de omschrijving van het probleem en gegevens over motor en schip (plus eventuele foto's en tekeningen, aan:

Redactie Motorboot,
Goudsesingel 86,
3011 KD Rotterdam.

sie door walstroom

sinds 1974 onder uw schip zitten en de afname van het zink is gering, dan is (als de anoden goed zijn gemonteerd) de elektrolysewerking zeer gering. Heeft u ook eerder geen corrosie opgemerkt, dan moeten we ervan uitgaan dat inderdaad de aansluiting van de elektrische kachel de oorzaak van de corrosie kan zijn.

Bij gebruik van een walstroomaansluiting geldt dat de

randaarde vanaf de wal nooit aan de huid van het schip mag worden aangesloten. Dit om te voorkomen dat het schip met bijvoorbeeld andere schepen van afwijkend materiaal of met een damwand kortgesloten kan worden. Bij veel schepen is de randaardeaansluiting direct bij de stekker met de huid

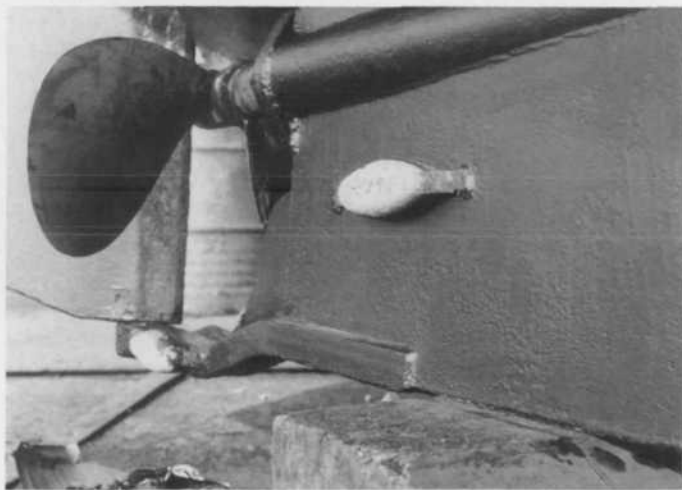
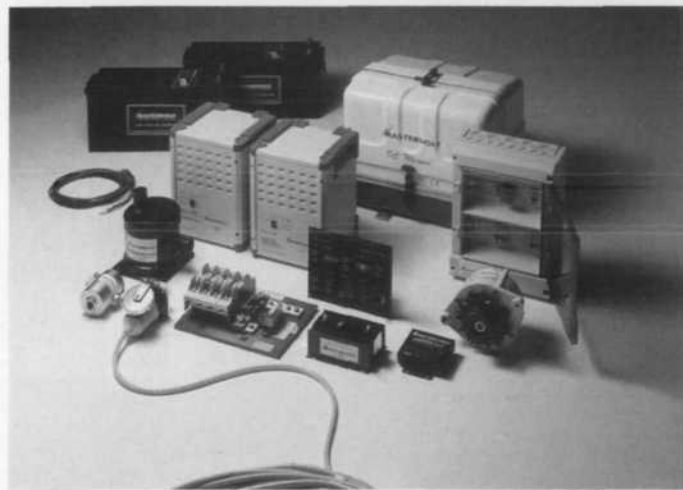
★ Componenten van een boordnet met walaansluiting. Zie Corrosie door walstroom.

van het schip verbonden. Staat alle apparatuur aan boord uit (eventueel door middel van een hoofdschakelaar) dan blijft toch de aardeaansluiting op het schip aangesloten. Dit kan sterke corrosie van het casco tot gevolg hebben. Als de door u gebruikte elektrische kachel regelrecht is aangesloten op een kabel van de wal (inclusief

★ Scheg met putcorrosie en anoden. Zie Corrosie door walstroom.

aarde) en de kachel geïsoleerd is opgesteld kan er geen corrosie optreden. Om een verantwoorde walaansluiting te maken (verantwoord wat betreft de veiligheid en het voorkomen van corrosie), is beslist het inschakelen van een deskundig bedrijf nodig.

Op welke wijze de scheepshuid moet worden gerepareerd hangt af van de diepte van de putjes. Zijn zij diep in het materiaal doorgedrongen, dan moeten ze vol gelast worden. Bij ondiepe corrosieplekken is het beter een verfspecialist te raadplegen.



Alleen in een dun bevolkt natuurgebied

Albert Eefting, medewerker van Motorboot, is een fervent Duitsland-ganger. In de nummers van juni en oktober 1997 deed hij verslag van één van zijn tochten via het Mittellandkanaal naar Berlijn. In een nieuwe serie vertelt hij van zijn reis naar het merengebied van Mecklenburg ten noorden van deze stad.

Door Albert Eefting

Voor een vaarvakantie kan het fraaie merengebied in en rond Berlijn een reisdoel op zich zijn. Het lijkt voor de hand te liggen dan eerst naar Berlijn te varen en daarna de natuur op te zoeken. Er is echter een heel goede reden om het anders te doen. Nagenoeg aan het eind van die route moet altijd (behalve als je echt alleen heen en weer naar Berlijn gaat) een flink stuk Elbe worden gevaren, van Dömitz naar Lauenburg. Zeker als de zomer al gevorderd is, bestaat de kans dat dat wegens gebrek aan water niet meer kan. Er zit dan niets anders op dan terug te keren en via Berlijn weer op huis aan te gaan. Dat probleem dient zich niet aan als de route andersom wordt gevaren. Op de Elbe vaar je dan aan het begin van de zomer, als er meestal wel water genoeg is. Dat gaat bovendien stroomafwaarts. Een bijkomend voordeel is de kennismaking met een heel mooi stuk Elbe, dat je anders niet eens zou zien. Ons verhaal begint in Maagdenburg, waar het Mittellandkanaal verbinding heeft met de Elbe.

Zaterdag 22 juni

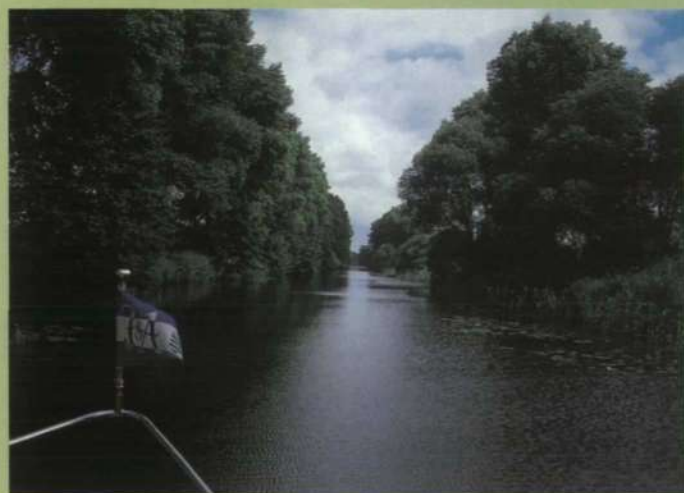
We varen de bak uit van het hefwerk Rothensee, dat ons achttien meter heeft laten zakken naar het niveau van de Elbe. In de havens van Maagdenburg gaan we op zoek naar de bunkerboot. De Aquarel, die voor een paar dagen met ons meevaart, heeft dieselolie nodig. Het lijkt verstandig hier

te tanken, de volgende gelegenheid waar dat pas weer zonder extra moeite kan, is waarschijnlijk in Berlijn. De situatie rond het tanken aan het water is ook in Duitsland nogal onzeker. Net als in Nederland worden ook hier de voorschriften steeds strenger en worden de verkopers voor het doen van forse investeringen gesteld. Het gevolg kan zijn dat voor hen de kosten dan niet meer tegen de verdiensten opwegen. Hoe dat zij, de bunkerboot die we zoeken blijkt onvindbaar. Mogelijk is hij onderweg op de Elbe. Gelukkig is de nood op de Aquarel niet zo hoog dat het nodig is de bunkerboot via de marifoon op te roepen en te blijven wachten tot hij tijd heeft om te komen. We besluiten door te varen. Aan een bezoek aan Maagdenburg hebben we geen behoefte, dus gaan we aan het eind van het toeleidingskanaal meteen bakboord uit richting Niegrip.

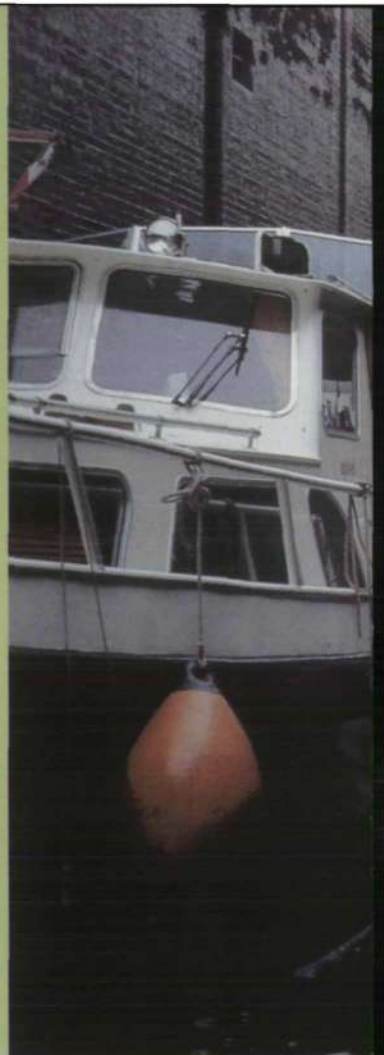
Dit stuk zullen we op de terugweg ook varen. We hoeven dan niet bang te zijn voor onvoldoende water onder de boot omdat dit vaarwater kunstmatig op diepte wordt gehouden. Bij de sluis Niegrip, die verbinding heeft met het tweede deel van het Mittellandkanaal, varen we rechtdoor. Er zijn niet zoveel haventjes aan de Elbe zodat de 'planning' van de dagtrajecten betrekkelijk eenvoudig is. Vandaag gaan we naar Tangermünde. Dit deel en het laatste stuk bij Hamburg van de in

totaal 1187 kilometer lange Elbe hebben we nog niet eerder gevaren. We worden opnieuw verrast door de afwisseling die de rivier biedt. De ruimte is overweldigend. Het landschap heeft veel weg van de IJssel, alleen is het hier veel breder, natuurlijker (niet gekanaliseerd) en veel dunner bevolkt. Bovendien is er uitgesproken weinig scheepvaart.

★ Niet zo interessant kanaal.



★ Een monument als hefbrug.





★ Sluis bij Bobzin.

Na 55 snel afgelegde kilometers, met de stroom mee varen we ongeveer 17 kilometer per uur, draaien we de haven van Tangermünde in, waar een gastvrije en bloeiende watersportvereniging is (havengeld DM 10 voor onze 9 meter lange boot, exclusief douche). Tangermünde blijkt een unieke oude stad te zijn met wallen uit de 14e eeuw die nog vrijwel geheel intact zijn. Ze zijn zelfs nog in gebruik als beveiliging tegen hoog water. Het is een flinke wandeling erlangs, erover en erdoor, maar zeer de moeite waard. Met ontzag kijken we naar die onvoorstelbaar dikke en hoge muren, die lijken te zijn gebouwd voor de eeuwigheid. Zwervend door de stad zien we veel huizen en gebouwen uit de 16e eeuw.

We gunnen ons de tijd en besteden een extra dag aan dit levende museum.

Maandag 24 juni

We varen de Elbe weer op en zien dan meteen, letterlijk en figuurlijk, de andere kant van Tangermünde. Een verlaten werf, drie gesloten fabrieken en een verzande industriehaven geven aan hoe het er hier economisch gezien voorstaat. De bedrijven waren te oudwets om nog te kunnen concurreren, maar het is triest dat er nog steeds geen nieuwe fabrieken gebouwd zijn.

Ondanks het niet zo heldere weer zien we al van twintig kilometer afstand de koeltorens van de kerncentrale (km 409) even voorbij Arneburg. Dat moeten dus enorme kolossen zijn. Ervoor en erna genieten we van het prachtige en ruime landschap. Het is kennelijk allemaal natuurgebied want behalve een enkele hengelaar is er geen mens te bekennen. Op de zandstrandjes tussen de kribben lopen af en toe schapen en koeien. Met mooier weer zouden we waarschijnlijk ook andere dieren zien. Met name de vogels, er zitten hier bijvoorbeeld veel ooievaars, laten verstek gaan.

★ Gerenoveerde sluis.



Bij km 423 ligt de sluis die verbinding geeft met de Untere Havel, ook een weg naar Berlijn, die weer op het Mittellandkanaal uitkomt. De 67 kilometers die voor vandaag op het programma staan, gaan snel aan ons voorbij. Het is uitermate rustig op het water. Ook in het haventje van Wittenberge (havengeld DM 10), waar we vroeg in de middag aanleggen, is het stil. Er ligt maar één boot en omdat we onderweg geen andere schepen hebben gezien, nemen we als vanzelfsprekend aan dat dat zo blijft. Om zes uur echter liggen er elf boten en is het haventje opeens bomvol. Er is ook geen keus. Tot aan Dömitz zijn Tangermünde en Wittenberge de enige havens waar je goed kunt aanleggen. Buiten die havens ben je aangewezen op ankeren. Er zijn daarvoor mooie plekjes in overvloed, maar wij zijn er geen liefhebbers van. Wittenberge is een aardig voorbeeld van een doorsnee plaats in oost Duitsland, het is bepaald geen toeristische attractie.

Dinsdag 25 juni

Het is opvallend dat in Duitsland, zelfs in het Ruhrgebied, het water vrijwel overal veel doorzichtiger is dan in Nederland. Hier is het zelfs glashelder en het is nog maar een paar jaar geleden dat de Elbe gold als de meest vervuilde rivier van Europa. Weliswaar is de helderheid geen garantie voor het ontbreken van chemische vervuiling, maar het is in elk geval al een belangrijke verbetering. We hebben de zon erbij vandaag en dat geeft letterlijk een extra gloed. Vooral de bossen die we op een afstand zien en de strandjes doen het in dit licht veel beter. Hier en daar staan een paar huisjes en in Snackenburg (km 475) is nog een jachthaventje. De rivier, die steeds breder wordt, is voor ons alleen en dat geeft een rijk gevoel. Na bijna 50 kilometer komen we een Tsjechisch duwstel tegen en even later ook nog een motorbootje, dat ons

door zijn snelheid behoorlijk wat last bezorgt. Op de Elbe is er geen snelheidsbeperking. Bij km 504 vinden we de haveningang van Dömitz met daarachter de sluis naar de Elde-Müritzwaterweg. Je kunt niet spreken van 'Elde-Müritzkanaal' want de Elde is een rivier. Meteen achter de sluis is een nieuwe ruime passantenhaven gebouwd waar we uitstekend kunnen liggen. De mooie en efficiënte toilet/douchecombinaties blijken uit Nijverdal afkomstig te zijn. Havengeld DM 12, exclusief douche.

Woensdag 26 juni

Voor ons ligt een vaarroute van meer dan 350 kilometer. Globaal zijn er drie delen: de rivier de Elde, stukken 'bijbehorend' kanaal zoals het gedeelte waar we nu op zitten en dan het merengebied. Daarna kom je op de Havel.

Vandaag gaan we dertig kilometer ver naar Grabow. Onderweg constateren we dat er hier al veel gedaan is voor het watertoerisme. Er zijn veel nieuwe aanlegplaatsen, voldoende om op elk gewenst moment de tocht te onderbreken, ook op heel stille plekjes ver van de bewoonde wereld. Het gebied is erg dun bewoeld. Ook aan de oevers is gewerkt: helaas is er een stenen beschoeiing gekomen waardoor je niet meer aan de kant kunt komen. De wallekanten zien er nu nog kaal uit maar er is een variatie aan planten en heesters geplant zodat het er hier over een paar jaar ongetwijfeld veel beter uit zal zien. Wat opvalt is dat iedereen die we spreken, bijvoorbeeld in de sluisen, razend enthousiast is over het varen hier. En dat terwijl het weer bepaald niet meewerkt. Voor het schutten moet je tijd uittrekken. Het gaat allemaal heel rustig, zowel het varen, zes kilometer per uur, als het schutten. Dat heeft het voordeel dat er geen paniektoestanden ontstaan en de boot zonder schade kan blijven, ook als je bijvoorbeeld tegen de toch wat lastige damwanden moet aanleggen. Bovendien hebben we inderdaad alle tijd.

In Grabow treffen we een prachtige nieuwe kade, rijkelijk voorzien van bolders, waar

★ Verengingshaven Tangermünde.

we met genoeg aan vast maken. Er is op alles gerekend, alle faciliteiten voor de watersport zijn beschikbaar. In voorbereiding zijn een voorziening om een vuilwatertank te kunnen legen en de plaatsing van een muntautomaat voor het innemen van vers water. Het aardige is dat er 's avonds niet 'gecolleeteerd' wordt.

Donderdag 27 juni

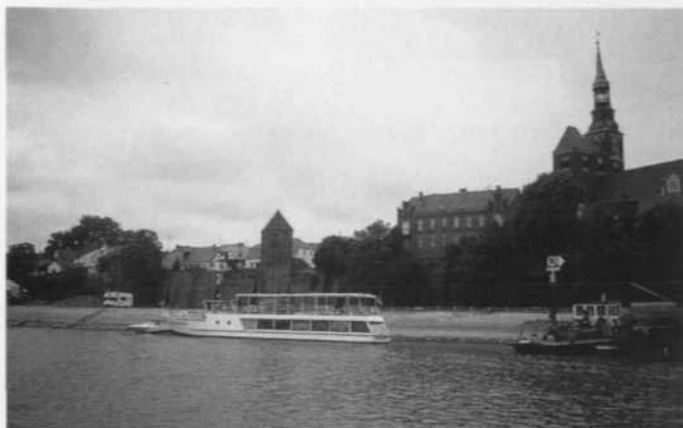
We varen met vijf boten vrij dicht op elkaar van sluis naar sluis. Dat kan ook best maar er wordt hier veel met huurboten gevaren en voor sommige schippers daarvan is het soms toch wel angstig. Naast één van de sluisen, we hebben er weer vijf vandaag, ligt de oudste waterkrachtcentrale van Duitsland. Hij dateert uit 1920. Te zien aan de bovengrondse kabels die ons verder op onze tocht begeleiden, is hij nog in vol bedrijf. Even later komen we een vrolijk toeterende politieboot tegen, versierd en volgeladen met kinderen. De politie is (hier nu ook) je vriend en helper, een paar jaar geleden was zo iets ondenkbaar. Eigenlijk herinneren alleen sommige delen van de bebouwing nog aan de tijd van het communisme. In de zijstraten van dorpjes en steden lijkt het nog steeds of de tijd vijftig jaar heeft stilgestaan. In de prachtige natuur, waar we langzaam doorheen varen, is dat niet te zien. In tegendeel. De bossen en velden wisselen elkaar af en het ziet er allemaal gezond uit. Bij 'velden' moet niet direct worden gedacht aan landbouw. De natuur gaat hier zijn gang en dat is voor ons, afkomstig uit een land waar vrij-

wel elke vierkante meter nuttig gebruikt wordt, bepaald ongevoel. In de buurt van een stadje zijn er ook wel wat desolate fabrieksgebouwen. Ze lijken verlaten maar eigenlijk weet je dat nooit zeker. Ondanks de ingegooide ruiten en in elkaar gezakte daken is er vaak toch nog bedrijvigheid. Bij de Elde-driehoek buigen we na zestien kilometer over bakboord het Störkanaal in dat naar Schwerin leidt. De eerste tien kilometer tot aan de sluis is het lang en kaarsrecht. Dat doet wat saai aan na de overdadige afwisseling waar we tot dusver van genoten hebben. Na het sluisje bij Banzkow slingert het kanaal weer als een riviertje en zijn we weer in ons element. Bij km 15, in Plate, ligt een brug die voor ons open moet. De opening gebeurt elke twee uur op de oneven uren. Meteen achter de brug is een eenvoudige aanlegplaats bij een restaurant, voor ons een goede reden om er aan te leggen. Na zeven uur varen is het ook wel weer genoeg. Voor snelheidsrecords moet je hier niet naartoe. We hebben maar 41 kilometer afgelegd.

Vrijdag 28 juni

Na Plate is het Störkanaal een uitgesproken mooi vaartje en het meer van Schwerin, dat we na een uur varen al bereiken, is een plaatje. Dat wordt nog eens onderstreept als je even verder de stad ziet met het markante torenrijke (364 stuks) kasteel en de vele kerken. Schwerin heeft een paar jachthavens en ongelooflijk veel 'boothuizen', schiphuizen met een vakantiewoning erboven. Zij werden destijds in collectief verband door de toe-





★ Tangermünde.

komstige eigenaars zelf gebouwd.

De meest voor de hand liggende haven, die je van verre al ziet liggen, is die met het uit de jaren twintig stammende havengebouw. Het pand is aardig vervallen maar inmiddels wel tot monument verheven. Het zal de komende jaren worden afgebroken, dat kan niet anders, en vervolgens precies zo worden herbouwd. Achter de mooie oude gevel komt dan een bescheiden modern clubgebouw (havengeld DM 13,50 inclusief douche).

In het hier dichtbij gelegen Schwerin, het is vijf minuten lopen naar het centrum, is veel te zien. Bijvoorbeeld het sprookjesachtige kasteel, dat ook van binnen wondermooi gerestaureerd is. Alleen de parketvloeren en de met zijde gespannen wanden zijn een bezoek al meer dan waard. Er vlakbij ligt het 'nationaal museum', dat eigenlijk beter 'Nederlands museum' zou kunnen heten zoveel werken van Nederlandse meesters als er hier hangen. De zeer uitgebreide en kostbare verzameling is al voor de eerste wereldoorlog ontstaan. Door het huwelijk van koningin Wilhelmina met hertog Hendrik van Mecklenburg-Schwerin, kregen de betrekkingen met Nederland een stevige impuls.

Wij gebruiken de gelegenheid om wat geld 'uit de muur' te halen. Die methode is niet alleen gemakkelijk, het is volgens de Consumentenbond ook de voordeligste manier om in het buitenland aan vreemd geld te komen. Deze keer gebeurt ons iets wat we weleens als een soort nachtmerrie voor ogen hebben gehad: de geldautomaat slikt zonder aanwijsbare reden de

bankpas in. Omdat het vrijdagmiddag is en de bank al een paar uur eerder is gesloten, zijn we gedwongen tot maandag te blijven. We hebben nog wel een ander pasje maar dat durven we vandaag niet meer te gebruiken, bovendien willen we het eerste pasje niet achterlaten. Het opent houdt geeft ons de tijd om veel meer van de stad te bekijken en er een rustig weekend van te maken. Om iets bijzonders te zien, hoef je overigens niet ver te gaan. Het water om de boot is zeer helder en je ziet de vissen zo tussen de planten zwemmen. Het vangen van kleine visjes is geen enkel probleem. Gewoon het net laten zakken, wachten tot de visjes erboven zwemmen en dan het net snel ophalen. Het is altijd raak en de kinderen kunnen er niet genoeg van krijgen.

Maandag 1 juli

Ook de directeur van de bank heeft geen verklaring voor het opgegeten pasje, dat gelukkig binnen de kortste keren wel weer op tafel ligt. Hij biedt een schadevergoeding aan, voldoende voor het liggeld van drie dagen en een etentje met de opvarenden van de Aquarel die op ons zijn blijven wachten.

We varen twintig kilometer terug over het Störkanaal en komen dan weer op de Elde-Müritzvaarweg. Het is een heel mooi stuk en vooral na de trapsluis bij Garwitz, waarbij we in twee stappen vier meter omhoog gaan, komen we ogen tekort. Hier is de natuur nog echt natuur. Kilometers lang varen we zachtjes door onberoerd natuurschoon in een vrijwel onbewoond gebied met een steeds wisselend landschap met fraaie luchten erboven.

Bij Parchim, ons reisdoel voor vandaag, is een nieuwe aanlegplaats gemaakt, driehonderd meter boven de sluis links. Er komt wel een havenmeester langs en bovendien is het (keurige) toiletgebouw alleen te betreden na het inwerpen van een munt (havengeld DM 8). Voor de sluis zijn er aan beide zijden ook nog (gratis) ligplaatsen. Ruimte genoeg dus voor passanten en dat is wel nodig ook want het is hier tamelijk druk. Nederlanders hebben we sinds het Mittellandkanaal niet meer gezien, op één in Schwerin na.

Dinsdag 2 juli

Voor een deel zijn de gebieden langs het water hier beschermd natuurgebied en dat betekent dat er veel wild en bijzondere planten, bloemen en vogels in voorkomen. Wij zijn geen kenners maar krijgen er toch vanzelf oog voor. Zo is bijvoorbeeld het ijsvogeltje hier geen zeldzaamheid. De temperatuur past vandaag goed bij dat vogeltje, het is beneden de zestien graden celsius. Evengoed blijft het prachtig varen in een waterlandchap zoals dat in ons land niet te vinden is. Af en toe ligt er een boom in het water. Geen wonder, veel bomen staan erg dicht aan de kant en af en toe zelfs in het water. De zeer toegenomen recreatievaart spoelt, samen met de wind, de wortels vrij. Er wordt dan ook op verschillende delen van het traject gewerkt aan oeverversterking om dat uitspoelen tegen te gaan.

In Lübz wil de Aquarel diesel tanken. Dat zou kunnen in een jachthaventje. De procedure houdt echter in dat na een verzoek daartoe een tankauto de brandstof de volgende ochtend komt brengen. Dat duurt ons te lang en we besluiten door te varen naar de oude industriehaven (km 100). Daar is op tweehonderd meter afstand een tankstation waar wij al eens eerder diesel hebben gehaald. Het blijkt te zijn opgeheven. Er is wel een nieuw station, maar dat is veel verder weg. In Fürstenberg is een tankmogelijkheid aan het water. Weliswaar werd al een paar jaar geleden aangekon-

digd dat ook dit station zou verdwijnen, maar als dat inderdaad zou zijn gebeurd is er in elk geval nog een tankstation bovenaan de straat, vanaf het water nog geen vijftig meter lopen. Alleen: Fürstenberg is hier nog meer dan honderd kilometer vandaan. Het blijkt dat de Aquarel dat nog moet kunnen halen. Zelf hebben we met onze ruim bemeten extra tank ruimschoots genoeg tot Berlijn, waar veel tankmogelijkheden zijn.

Verder dus over een vaarweg die ons nu door dichte bossen voert, naar de sluis Bobzin (km 104). Alle sluizen waren tot dusver 'makkies'. Als er veel boten in een sluis liggen, wordt het water extra langzaam ingelaten. Deze sluis heeft iets bijzonders: het water komt uit de bodem en spuit overal als fontijnen langs de wanden omhoog. De sluiswachter waarschuwt ervoor. De boot wordt een beetje van de wand gedrukt. Het is een spectaculair gezicht, maar verder is er weinig aan de hand. Alleen als je een laag gangboord hebt bestaat de kans dat je natte voeten krijgt.

Een eindje verder vinden we in de buurt van een gehucht dat Kupertin heet, een rustig plekje midden in het woud. De avondwandeling levert de verrassende ontdekking van een kerkje uit 1760 op. Echt zoeken hoeven we niet, want er staan verder maar een paar huizen. De kerk ziet er zeer vermoeid uit. Wat zal zich allemaal binnen en rond die muren hebben afgespeeld in zoveel jaren in zo'n uiterst kleine gemeenschap? Op het kerkhof er omheen kun je met enige fantasie een paar van die verhalen van de verweerde grafstenen aflezen. Op de terugweg zien we enkele herten door het lange gras van een bosweide springen. Ruim acht uur hadden we vandaag nodig om 36 kilometer af te leggen.

Volgende keer:
Kilometers
schoonheid

De reddingboten 'Jan en Titia Visser' van Schiermonnikoog en 'Wiecher en Jap Visser Politiek' van Harlingen staan voor de oversteek van de Zweedse oostkust naar het Finse Hanko. Vandaar gaat de reis verder naar Tallin in Estland. Het uiteindelijke doel van de tocht is Helsinki, waar de Nederlandse redders de viering van het honderdjarig bestaan van de Finse reddingmaatschappij zullen bijwonen. De vorige aflevering van deze reeks stond in Motorboot van november 1997.

Naar Hanko en Tallin

Door Gert-Jan Klontje

Woensdag 21 mei

We staan om zes uur op. We willen op tijd weg omdat de reis van vandaag nogal lang zal zijn. Op het programma staat de oversteek naar Hanko, het langste dagtraject van deze reis. Om goed zeven uur worden we opgehaald door een taxi, die ons vervolgens afzet op het adres waar we gisteren

★ De gekapseide wedstrijdzeilboot Nokia.

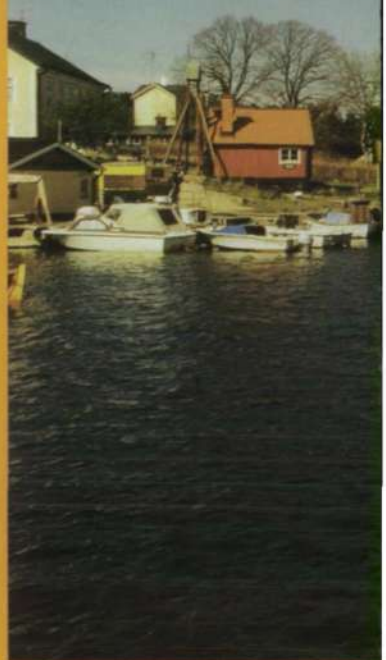
hebben gegeten. Na het ontbijt gaan we naar de boten. Daar wachten de Zweedse collega's ons al op. De Rolt Nilsson zal ons weer voorvaren tot we buiten zijn. Achter elkaar varen we door de nauwe geuljes. Nu pas zien we dat vlak bij de plek waar we gisteravond in het donker hebben gebunkerd, een grote kerncentrale staat. Als we weer op open zee zijn, neemt de Rolt Nilsson afscheid van ons. We groeten en zwaaien over en weer. Zelf zetten we koers naar Sandhamn,

waar we zullen bunkeren. De andere Zweedse reddingboot, de Elsa Johansson die ook naar Helsinki gaat, vaart voorop. Het valt toch weer tegen, de zee is nog aardig koppig. Na zo'n twee uur roept de Zweed ons op. Of het niet wat is om binnendoor te gaan? Dat lijkt ons ook wel wat. Het vaart een stuk comfortabeler en we zien wat meer van het land. De Zweed brengt ons langs de mooiste plekjes. Een prachtig landschap met veel afwisseling trekt aan ons voorbij.

★ De Noorse reddingboot Peter Henry van Koss.



★ Bunkeren in Sandhamn.



Dagboek van een opstapper

Door Pim Korver

07.55 uur. De motoren zijn gestart en we gaan weer de hort op. Vooraan zal de reddingboot van Figeholm varen, de Rolt Nilsson, daarachter de Elsa Johansson, dan wij op de Jan en Titia en vervolgens de Wiecher en Jap. Het belooft een bijzonder mooie tocht te worden, maar wel erg lang. Daarom willen we ook echt om 08.00 uur vertrekken.

08.30 uur. De tocht door de 'Krikkemikken' is inderdaad bijzonder mooi, met scherpe bochten naar links en naar rechts door een heel erg nauw vaarwater. We zijn blij dat die kleine Zweedse reddingboot ons de weg wijst.

De mannen hier aan boord vinden het een beetje griezelig. Er liggen overal stenen terwijl zij het zand van de Waddenzee gewend zijn. Ze zeggen terecht dat als zij 'thuis' omhoog zouden lopen, er geen of nagenoeg geen schade zou zijn. Het ergste wat hen in die situatie kan overkomen is, dat zij een tijd moeten wachten om weer los te kunnen komen. Als je hier op de stenen loopt, heb je een schade van jewelste. Toch zou geen van de bemanningsleden deze tocht willen missen, we kijken onze ogen uit. We lopen een snelheid die varieert tussen de 16 en 23 mijl, best hard dus. Cees helpt me bij het maken van foto's en video-opnamen.

08.45 uur. We zijn door de Krikkemikken heen, de kleine reddingboot keert terug naar Figeholm. Het zicht is goed, er staat een kort zeetje, af en toe wat hobbelig. Soms is het wat hobbeliger dan gisteren maar voor de rest gaat het prima. We hebben goede moed en de stemming is opperbest.

08.53 uur. Positie 57.27.00.N - 16.50.00.O, snelheid 26 mijl. Het zonnetje komt door, maar buiten is het ontzettend koud. Binnen zet Koos van der Bent een koersje uit. Omdat de Elsa Johansson niet zo snel kan, nemen wij wat gas terug. Uiteindelijk zijn de Zweden hier in

bekend vaarwater en zo'n loods is hier toch wel een uitkomst. We gaan overigens wel veel sneller dan gisteren, de opper van de eilanden in de buurt zorgt ervoor dat er minder deining is.

09.30 uur. Onze snelheid is 24 mijl en het weer is nog steeds goed. Er staat een korte zee en af en toe heb ik last van mijn rug. Iedereen is blij dat we het advies van de Zweed om deze route te nemen, hebben opgevolgd.

10.35 uur. Onze koers is 15 graden. Het is nog steeds hobbelig, maar een stuk beter dan gisteren. We lopen nog steeds 24 tot 25 mijl. We hebben nog 30 mijl te doen naar Landsort, dan zitten we bij de boei met racon die wij als routepunt hebben ingevoerd. Onze positie is 58.12.91.N - 17.38.47.O. Via de VHF heeft Koos contact met de Zweden voor ons. Volgens hen is het nog 28 mijl naar Landsort. Ondertussen hebben wij weer een beetje lekkage door het raam.

11.30 uur. Onze Zweedse vrienden hebben wat problemen met hun stuurautomaat. Zij vragen of wij wat langzamer kunnen varen omdat zij nu ook met de hand moeten gaan sturen. We lopen nu 20 mijl.

12.15 uur. De snelheid is 22 mijl en het zicht is goed. We zien land voor ons, nog 10 mijl en dan moeten we bij de 'verkenner' zijn. Onze positie is 58.35.60.N - 17.51.00.O.

12.40 uur. We lopen Landsort aan. Het zonnetje zet goed door, het is hier erg mooi. Onze positie is 58.43.38.N - 17.52.82.O en de snelheid is 22,5 mijl. We genieten, de omgeving is heel bijzonder. Wat een natuurschoon. We hebben zojuist een onderzeeër gezien. Zodra hij ons zag, is hij gaan duiken. We zien nu alleen nog maar de periscoop boven water uitsteken.

Er zijn hier ook veel snelle patrouilleboten van de Zweedse marine. Over een kleine drie



We lopen altijd nog 25 mijl. Ook hier ligt veel marinemat-
riële, onderzeeërs en kleine
kruisers in goede schutkleu-
ren. Je moet goed opletten wil
je ze zien.

De Elsa Johansson ligt ineens
stil. Aan boord is een noodbe-
richt opgevangen van een zeil-
jacht dat is omgeslagen. Er lig-
gen tien mensen in het water.
Het is vlak in de buurt en van-
zelfsprekend gaan we met alle
zeilen bij op weg naar de opge-
geven positie. We overleggen
of we de onderkoelingsbran-
card tevoorschijn zullen halen
omdat het steenkoud is. Als we
de bocht doorjagen, zien we
het jacht op zijn zij liggen. Een
bootje heeft net de mensen op-
gepikt. 'Jammer,' gaat het door
ons heen. De drenkelingen le-
ven gelukkig allemaal en daar
gaat het om, maar het zou toch
wel mooi zijn geweest: 'Twee
KNRM-boten pikken tien man
op.' Pim, die al aan het filmen
was, staat helemaal onthutst te
kijken. 'Verrekte jammer, dit
sjouwtje had ik moeten heb-
ben,' zegt hij. We moeten om
zijn betrokken gezicht lachen.
Wij kunnen verder niets meer
doen en vervolgen onze reis.
We kijken naar de gasolietem-
eters. De reis gaat nu toch weer
aanmerkelijk langer duren dan
we hadden gedacht en de
vraag is of er brandstof vol-
doende is. Bert denkt dat het
net zal gaan. Als Sandhamn in
zicht komt, vind ik het toch
verstandiger om de motoren te
stoppen om niet opnieuw met
brandstofproblemen te wor-
den geconfronteerd. De Wie-
cher trekt ons een stukje, maar
vlak bij de haven gaan we
weer op eigen kracht varen.
Het is hier erg smal. We me-
ren naast de Elsa Johansson af,
de Wiecher en Jap komt naast
ons liggen. We hebben er 150
mijl opzitten.

We bunkeren, we eten wat en
we besluiten gauw door te
gaan omdat de weervoorspel-
ling opnieuw toenemende
wind geeft. Er ligt hier ook een
Noorse reddingboot, die sa-
men met de Elsa Johansson via
een andere route dan wij naar
Helsinki zal varen. Ze willen
ons ook mee hebben, maar dat
kan niet omdat wij afspraken
hebben gemaakt in Hanko en
Tallin. Naar Hanko aan de
Finse kust is het van hier nog
honderdvijfendertig mijl va-



★ De opvarenden van de beide
Nederlandse reddingboten vlak
voor het vertrek naar Hanko.

ren. We nemen afscheid van
de Zweden en bedanken hen
voor de mooie reis. Vrijdag
zullen we elkaar weer zien in
Helsinki.

De trossen worden losgegooid
en we varen dit prachtige ha-
ventje weer uit. Cees heeft nog
verscheidene foto's genomen.
Eenmaal op zee staat er nog
een koppig zeetje. De Wiecher
en Jap kan ons niet bijhouden
zodat wij af en toe op hen
wachten. Later lukt het hun
om in ons kielzog te varen.

Het wordt al aardig schemerig.
De Wiecher krijgt nog contact
met een Nederlands schip dat
vraagt wat wij hier helemaal
doen. Dirk legt de opzet van
onze reis uit. 'Een mooi uitje,'
schalt de reactie door de mari-
foon en dat is ook zo, dat be-
seffen we zelf ook.

Het is rond middernacht als
plotseling de stuurboordmotor
afslaat. Op dit tijdstip zit je op
alles te wachten, maar niet op
zoiets. Cees duikt direct weer
op de handpomp, maar het
mag niet lukken. Het is Coen
waar je toch je petje voor af-
neemt. Hij duikt met sleuteltjes
het vooronder in en maakt de
klepjes opnieuw schoon. Cees
is bij hem. De Wiecher houdt
ons weer op zee en langzaam
gaat het verder. We gaan aar-

★ De Wiecher en Jap Visser Poli-
tiek bij de omgeslagen zeilboot.



dig te keer maar het lukt de
jongens het probleem op te los-
sen en na een half uur lopen de
karren weer. Koos zit bij de
kaarten, Bert houdt de plotter
in de gaten. Dan komen de
lichtenlijnen van Hanko in het
zicht. Vlak voor de donkere
haven, die bovendien vreemd
voor ons is, doen we voorzich-
tig aan. We lopen langzaam de
binnenhaven in, maar dat is
verkeerd. We moeten naar
naarde buitenhaven, waar ook
de Schotse reddingboot Mi-
chael and Jane Vernon ligt.
Het is rond 02.30 uur als we
afmeren. We verlangen nog
maar naar één ding en dat is
ons bed. We worden met au-
to's naar ons hotel gebracht en
zoeken onze kamers op.

22 mei

Als we om negen uur opstaan,
staat de zon door de ruiten te
schijnen. Koos was om zeven
uur al uit zijn bed omdat de
douane om halfacht aan boord
zou komen om de papieren in
orde te maken. Hij had de pas-
sen van alle anderen meege-
kregen. Eerst deed de douane
daar wat moeilijk over, maar
uiteindelijk redde hij het al-
leen.

Als wij aan boord komen is de
Schot al vertrokken en heeft
Koos de boten al gebunkerd.
We hebben nog twee kleine
trippertjes van zo'n 65 mijl voor
de boeg. De eerste, die van
vandaag dus, gaat naar Tallin.
De voorspelling is dat de wind
weer zal toenemen, wat een re-
den is om alles nog eens extra
te controleren.

We horen van de jongens van
de Wiecher dat het bij hen na
de dag van gisteren in de voor-
piek een rommel is: openge-
sprongen blikjes, rondrij-
vende worsten en natte kleren.
Dat is ook geen wonder als je
zag hoe die boot tekeer ging.
Bij ons aan boord zijn er geen

problemen. We verlaten
Hanko, dat bij daglicht een
stuk aangenamer aandoet.
Ook het zeetje is een stuk aan-
genamer geworden. We lopen
zo'n 28 mijl en schieten lekker
op. Als we in de buurt van
Tallin komen, scheert een
vliegtuig van de kustwacht
laag over ons heen. Onze GPS
werkt perfect, we varen precies
de pilot-boei aan. Bert neemt
contact op met de havendienst
en vraagt of we kunnen bin-
nenlopen. Het antwoord is
moeilijk te verstaan, maar we
maken er maar van dat het in-
derdaad kan. Even later zien
we de Schotse boot in de ha-
ven liggen.

We moeten eerst naar de dou-
ane, inklaren en paspoorten la-
ten controleren. Als dit is ge-
beurd en Koos, die dit allemaal
regelt, weer aan boord is, hou-
den we twee minuten stilte we-
gens de begrafenis van Frans
Horjus. Dan varen we naar
onze ligplaats, waar we het
hele schip goed onder handen
nemen. Morgen zullen we in
Helsinki aankomen en dan
moet alles er piekfijn uitzien.

Als dit is gebeurd, zoeken we
ons hotel op. Van onze kamers
uit hebben we een pracht uit-
zicht op de haven. Vier man
gaan naar de sauna om eens
even lekker bij te komen. Na
ons in schone kleren te hebben
gestoken, gaan we per taxi
naar de stad om wat te eten.
Pim en ik komen in een oud en
gammel geval te zitten. We
zijn blij als we eruit kunnen.
De anderen, die in Mercedes-
sen zaten, moeten erg lachen:
'Julie leken de Muppets wel'.
We lopen wat rond om de stad
een beetje te bekijken en gaan
dan naar een restaurant dat er
aardig uitziet. We eten er ook
lekker. Als Koos na afloop
gaat betalen en daarbij een fooi
geeft, maakt de kelner een
diepe buiging. We kunnen ons
maar moeilijk in zo'n houding
verplaatsen. Terug in het hotel
drinken we met z'n allen nog
wat. Daarna naar de kooi.

Volgende keer:
Gastvrije
Finnen

kwartier hopen we aan te komen op de plek waar we moeten bunkeren. Af en toe is er contact met de Wiecher en Jap. Beetje bijpraten.

13.50 uur. We krijgen van de Zweedse boot te horen dat in de buurt een zeilschip is gekapseisd. Het schip zou ook zijn kiel verloren hebben. Cees vraagt of hij de reddingrapporten al zal pakken. We luisteren uit op kanaal 16 en horen de gesprekken tussen de Zweedse kustwacht en 'onze' Zweedse reddingboot. We begrijpen er geen sikkepit van en kunnen alleen maar wachten totdat de Zweden het gesprek voor ons in het Engels vertalen. Natuurlijk willen we helpen als dat nodig is.

13.53 uur. We horen van de Zweden dat er tien mensen in het water moeten liggen, hier dicht in de buurt. Het schip schijnt inmiddels gezonken te zijn. We varen op volle snelheid naar de opgegeven positie.

13.56 uur. We hebben het schip, de Nokia, gevonden. Het ligt met de kiel naar boven. Het is een wedstrijdzeilschip van zo'n vijftien meter lang. Het is finaal omgezeild. Ik maak wat foto's en filmopnamen. Het is nog steeds niet duidelijk of iedereen zich heeft gered. Er komen nu ook andere schepen naar de plaats van het ongeluk, waaronder de plaatselijke kleine reddingboot. De bemanning verwondert zich erover dat twee Nederlandse reddingboten zo snel hier zijn. We blijven in de buurt en zoeken naar eventuele drenkelingen.

14.10 uur. Alle schipbreukelingen zijn veilig. Het heeft dus geen zin nog langer hier te blijven ronddobberen. We hebben niet zo veel brandstof meer, dus we kunnen niet te lang blijven hangen. Bovendien hebben we nog een flinke trip voor de boeg.

15.05 uur. We arriveren in Sandhamn. We hebben nu ruim 155 mijl gevaren. Wat brandstof betreft hebben we het net kunnen halen. Voor de zekerheid hebben we ons een stukje laten slepen door de Wiecher en Jap. Sandhamn is een lieflijk dorpje met veel steigers voor de watersport. Ze

zijn niet allemaal in gebruik. Het is hier, zo noordelijk, kouder dan in Nederland en het seizoen is nog niet begonnen. We horen dat het ongeluk met de Nokia te wijten is aan een navigatiefout. Het schip is domweg op een 'steen' gelopen. Er waren tien man aan boord van wie er één gewond is geraakt. Hij had een arm uit de kom en wat kneuzingen doordat hij in lijnen verstrikt raakte.

17.30 uur. Positie 59.17.43.N - 19.26.64.O, koers 74 graden, snelheid 23,5 mijl. De windkracht is 4 tot 5 en de zee is hobbelig, maar het is goed te doen. De Wiecher en Jap heeft een probleempje met de intercom. Er is een zekeringkastje uitgedonderd en de zekering is zoek. Dat moet even gerepareerd worden en dus passen we de snelheid aan naar 10 mijl.

18.20 uur. We voeren de snelheid weer wat op want de Wiecher en Jap is weer 'bijgekomen'. We gaan weer 20 mijl varen, af en toe zitten er wat kuiltes in de zee. De koers is 77 graden.

19.05 uur. We lopen 23 mijl, positie 59.23.04.N - 20.27.35.O. Het is nog steeds hobbelig, er staat nu een goeie 5, net op de kop. Het zicht is goed. De Wiecher en Jap loopt ook lekker. We zijn nu 54 mijl uit de Zweedse kust. Onze geschatte aankomsttijd voor Hanko is 22.30 uur. Dat is 23.30 uur Finse tijd. We komen onderweg in een andere tijdzone.

20.45 uur. We verzetten onze klokjes. Het is nu dus 21.45 uur.

22.10 uur. De zon is onder, een prachtige rood-oranje gloed kleurt de zee. Zien we het Noorderlicht? Het wordt minder hobbelig, alhoewel we nog steeds door elkaar worden geragd.

23.20 uur. Problemen. Alarm van de stuurboordmotor, die geen gasolie meer krijgt. We liggen stil. Met de handpomp probeert eerst Cees, daarna Coen en vervolgens ikzelf de dagtank te vullen want die is leeg. Het lukt niet. Dat komt doordat de handpomp niet zelfzuigend is.

23.35 uur. Er komt een grote veerboot aan die min of meer

op ons af ligt. We vragen de Wiecher en Jap om ons op sleeptouw te nemen.

24.00 uur. Coen is samen met Bert bezig in de machinekamer. We hebben de handpomp opengemaakt om deze te vullen met gasolie zodat we met de hand gasolie in de dagtank kunnen pompen. Er is overigens nog voldoende brandstof in de tanks. Coen komt uit de machinekamer met een handvol aluminium slijpsel, gevonden in de zitting van de brandstofpomp.

00.10 uur. We draaien weer. De Wiecher en Jap gooit ons los. Nog 15 mijl te varen.

01.20 uur. We zitten in de lichtenlijn naar Hanko, nog 6 mijl.

02.10 uur. Ineens zijn we de lichtenlijn kwijt. We zien ook geen ingang naar de haven, wel dichtbij rotsblokken die boven water uitsteken. We liggen stil om uit te zoeken waar we in de duisternis naar toe moeten.

02.20 uur. Voorzichtig laveren wij tussen de steenklompen door en dan ineens zijn wij in de haven. Het gekke is dat we geen vuurtjes bij de haveningang hebben kunnen ontdekken.

02.30 uur. Afgemeerd, einde bericht.

Donderdag 22 mei

10.30 uur. Dat was me het nachtje wel. Koos is al aan boord, en heeft onze beide schepen afgetankt. We gaan zeeklaar maken. Officieel hebben we een tocht van twee uur voor de boeg, maar het weer wordt slecht. De schipper van de plaatselijke reddingboot is even langsgelopen en heeft gemeld dat er storm onderweg is. Hoe eerder we vertrekken des te beter. De verwachting is NO 7 tot 8.

11.30 uur. We zijn de haven uit en zetten koers naar Tallin.

11.50 uur. We moeten 107 graden gaan sturen, onze positie is 59.41.24.N - 23.07.80.O. De zee valt op dit moment mee, we hobbelen wel enigszins maar het zijn geen echt grote kuilen. Oh, hatsjikidee, ik heb het nog niet gezegd of we zitten in een diep dal. Nou, daar gaan we dan maar. Het is lekker zonnig, goed zicht, veel scheepjes aan de kim.

11.55 uur. De koers is 106 graden, we kunnen er een tandje bijzetten en lopen 23 tot 24 mijl. De Wiecher en Jap roept via kanaal 0 dat we wat hun betreft wel ietsje harder kunnen gaan varen. Dat is alleen maar een voordeel.

12.45 uur. We sturen nu 109 graden en we lopen 27 mijl. Nog 16 mijl tot aan de verkenner. Zojuist heb ik wat foto's gemaakt van de Wiecher en Jap. Het weer is nog steeds goed met wel een fikse deining maar geen schuimkopjes. Vanmiddag wordt het windkracht 8, maar daar hebben we nu gelukkig nog geen last van. Op naar het routepunt Ninamaa.

13.20 uur. We passeren het routepunt. Onze snelheid loopt nu naar de 30 mijl, onze positie is 59.30.30.N - 24.18.38.O. We roepen de havendienst van Tallin op maar die geeft nog geen sjoerge. Nog een klein stukje, het weer is nog goed en doordat we in de lijn van de vaste wal varen is het bonken opgehouden.

13.35 uur. We zijn bij het loodsstation, dat wil zeggen bij een ton met het cijfer 2 erop, echte loodsen zijn er niet te zien. We melden ons via kanaal 14 en krijgen antwoord in gebrekkig Engels. We begrijpen dat we welkom zijn. De kaart van de haven wordt zorgvuldig bekeken. Er zijn twee ingangen, wij moeten die van een jachthaven hebben.

13.55 uur. We lopen de haven van Tallin binnen. Dat gaat aardig. Nog een paar minuten en we zijn voor de wal. Er staat hier een heel grote televisietoren met allerlei communicatieapparatuur. We hebben de hele weg gevaren met de vlaggen halfstok omdat vandaag Frans wordt begraven. Dat is over een goed half uur, dan is het hier halfdrie.

14.00 uur. We liggen voor het havenkantoor van de douane. Bert heeft net berekend dat we ons hemelsbreed 713,2 mijl van de verkenner van het Westgat van Schiermonnikoog bevinden. Koos is met onze papieren naar de 'immigratie'. De formaliteiten duren meer dan een half uur.

14.30 uur. We houden vijf minuten stilte, onze gedachten zijn op Vlieland.

Varende luxe van vaderlandse huize

Ondanks zijn naam en zijn thuishaven Londen is de Early Bird of Sark zo Nederlands als maar kan. Dit grote jacht is voor een Nederlandse opdrachtgever gebouwd door de scheepswerf van Hakvoort in Monnickendam naar een ontwerp van architect Pieter Beeldsnijder uit Edam. Minder Nederlands misschien, althans in strijd met de spreekwoordelijke Hollandse zuinigheid, is de inrichting van dit miljoenenschip. Vlak voor het zou beginnen aan zijn eerste zeereis, naar de Kanaal-eilanden, waren wij in de haven van Enkhuizen te gast aan boord.

De Early Bird of Sark heeft een lengte van 28,95 meter, een breedte van 6,70 meter en een diepgang, met halfvolle tanks van 1,90 meter. Eveneens halfgeladen is de waterverplaatsing 126 ton. De doorvaarthoogte is 10,20 meter met de mast omhoog en goed 7 meter met gestreken mast.

De romp van de boot is van staal, de opbouw van aluminium. Aan weerszijden van de romp zijn hydraulisch werkende stabilisatoren aangebracht. In de zwaar uitgevoerde reling weggewerkt bevinden zich aan beide zijden van het schip hydraulisch werkende sloopstrappen.

De voortstuwing komt van twee Caterpillar-dieselmotoren met elk een vermogen van 402

pk bij 1800 toeren per minuut. Zij drijven twee vierblad-schroeven met een doorsnede van 1,12 meter aan en kunnen de boot een maximum snelheid geven van 13,5 knopen (25 kilometer per uur).

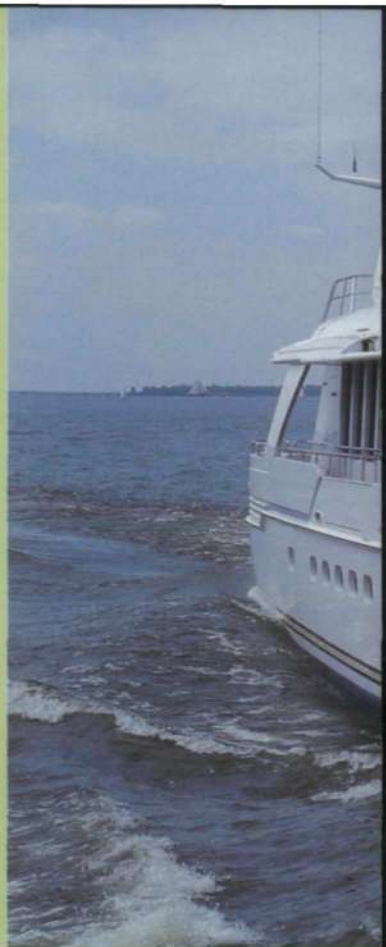
Alle tanks aan boord zijn dubbelwandig uitgevoerd. De brandstoftanks hebben een inhoud van 32.000 liter. Zij voeden een centrale tank met een inhoud van 1500 liter die tussen de motoren is opgesteld. Aan drinkwater kan 5.000 liter worden meegenomen, daarnaast is er een installatie om van zout water zoet water te maken met een capaciteit van 1500 liter per dag. De uiteraad zeer omvangrijke elektrische installatie, met onder andere twee generatoren van elk

35 kw, zorgt voor een boordspanning van 220/380 volt. De generatoren zijn opgesteld in een geluiddichte ruimte.

De Early Bird of Sark heeft lijnen die het schip een snel aanzien geven. Pieter Beeldsnijder heeft er plezier in gehad op heel veel plaatsen met ronde vormen te werken. Wat het exterieur betreft is dat vooral te herkennen in de twee in het achterschip weggewerkte halfronde trappen die aan weerszijden van de boot naar het zwemplatform leiden. In de trap aan stuurboord zit tussen twee treden een ruimte waaruit een lange loopplank naar buiten kan worden geschoven. Als hij is weggeborgen, ligt de plank op rails vlak onder het plafond van de machinekamer.



★ Open stuurbrug.



★ *Schuin van voren.*



Trappenhuis

De *Early Bird of Sark* heeft drie dekken, die inwendig met elkaar zijn verbonden door een elegant trappenhuis van teak dat rondom en ook tussen de treden is afgewerkt met veiligheidsglas.

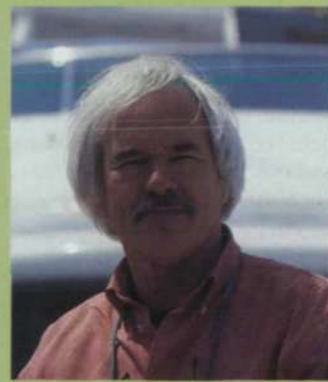
De ruimte op het bovendek wordt door de mast verdeeld in een gedeelte voor de bijboot en een verblijfsdeel dat als zonnedeck fungeert. Er staan een grote U-vormige bank en helemaal vooraan de stuurbrug. Een hoog en breed windscherm zorgt ervoor dat het ook hier zo hoog boven het water goed toeven is. Dit dek kan zowel via het inwendig gelegen trappenhuis worden bereikt als via een trap vanaf het achterdek.

Op het hoofddek liggen het stuurhuis en daarachter de salon. In het stuurhuis staan aan de voorzijde drie grote en elektrisch verstelbare stoelen. Voor de middelste stoel bevindt zich het instrumentenpaneel dat is uitgevoerd in walnotenhouw. Hier komt in de vorm van meters, knoppen en hendels bij elkaar wat een jacht als dit allemaal aan techniek aan boord heeft. De navigatie- en communicatieapparatuur omvat nagenoeg alles wat er in deze tijd op dit terrein voorhanden is. Een grote u-vormige bank rondom een vierkante tafel biedt ook andere opvarenden dan degenen in de drie stoelen de mogelijkheid zich tijdens de vaart op een comfortabele manier in het stuurhuis op te houden. Voor de navigatie bij nacht kan het stuurhuis met behulp van schuifpanelen worden afgeschermd van de daarachter gelegen salon.

★ *Pieter Beeldsnijder.*



★ *Salon.*





★ Zij-aanzicht.

Marmer en goud

Vooral in de verblijfruimten is met ronde vormen gespeeld. Wat de salon betreft blijkt dat uit de vormgeving van het speciaal voor de Early Bird ontworpen meubilair met onder andere een halfronde bank van geel alcantara, het komt daar ook tot uiting in de stiling van de vloerbedekking. De denkbeeldige drempel in de doorgang van het stuurhuis naar de salon is recht, maar door de vloerbedekking van de salon hier een ronding te geven is een speels element gecreerd. Het is één van de vele details die de zeer rijke en dure inrichting iets fijnzinnigs en artistieks geven. De aanwezigheid van enkele fraaie plasticen en een groot kleurig schilderij in de salon draagt daar aanzienlijk toe bij. Eén van de vele technische details is dat de gordijnen elektrisch worden geopend en gesloten.

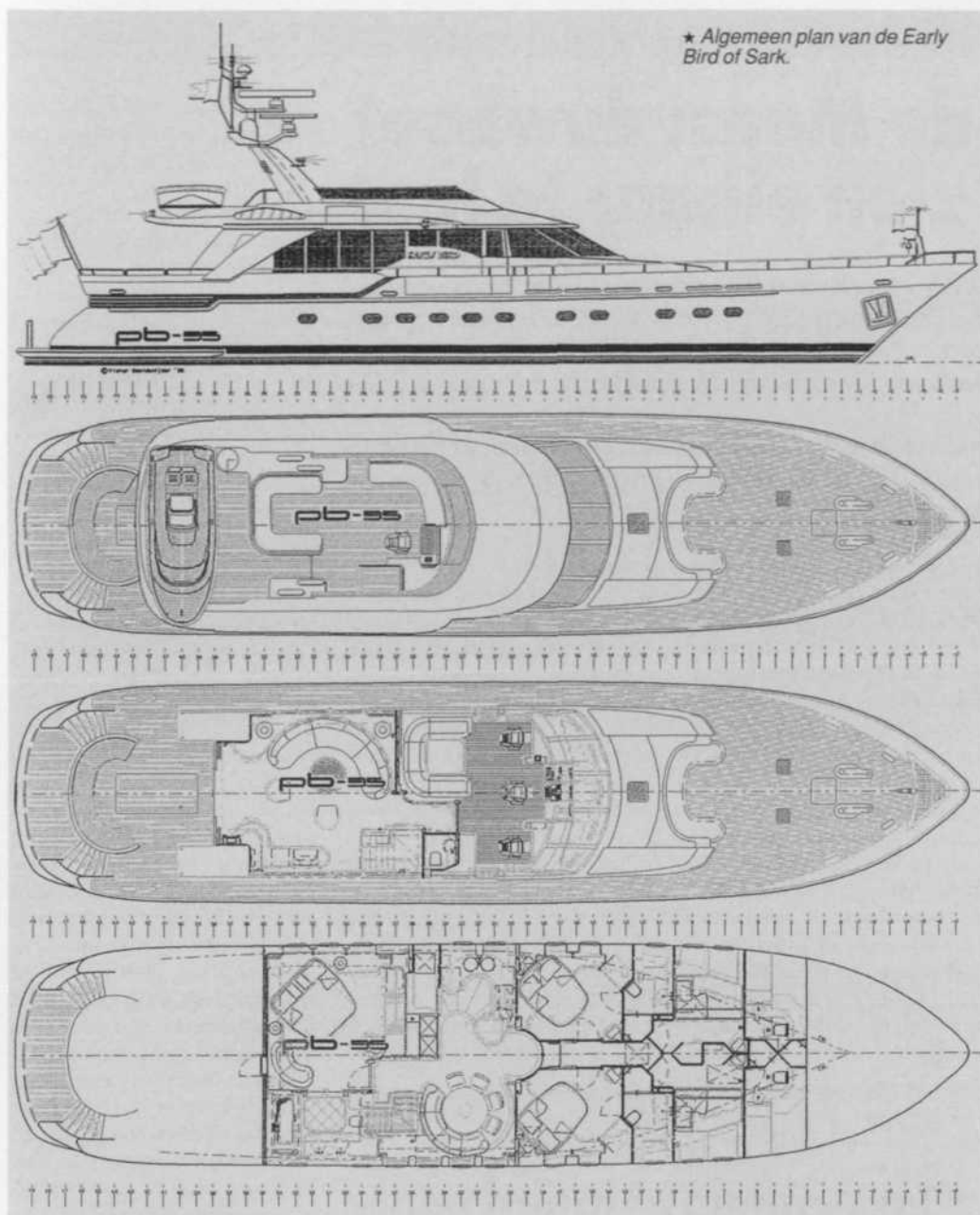
Benedendecks zijn de hutten gesitueerd, het meest naar achteren de eigenaarshut. Deze is behalve van een tweepersoons bed ook voorzien van een sofa. De bijbehorende badruimte is van het slaap- en zitgedeelte afgescheiden door een glazen schuifwand. De badruimte is uitgevoerd in blauw marmer en hoogglanzende lak. Van het

★ Voordek.



★ Eigenaarshut.





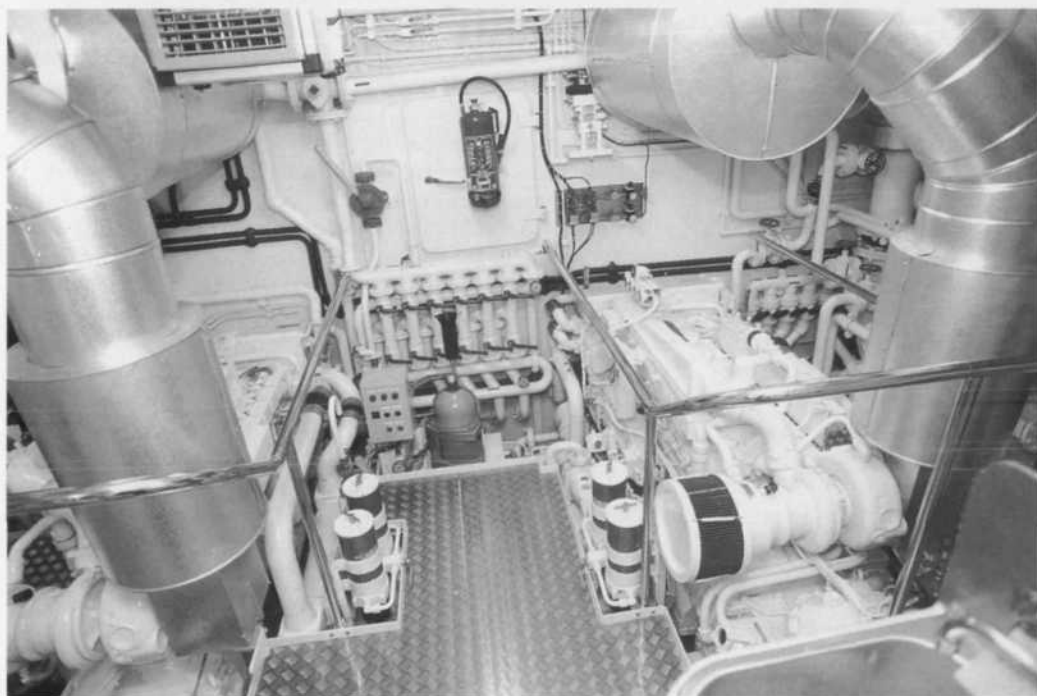
★ Badruimte.

bad uit kan ook televisie worden gekeken en wel op het toestel dat in het slaapgedeelte tegenover het bed is opgesteld en dat een slag kan worden gedraaid in de richting van de badkamer.

Voor de eigenaarshut is een ruimte waarin zich aan bakboord de kombuis bevindt en aan stuurboord de eetkamer. Het werkblad in de kombuis is van graniet. De ronde tafel in de eetkamer wordt omgeven door een grote gebogen bank en vier stoelen. Een gang leidt vervolgens naar de vier tweepersoons gastenhutten verder voorin het schip, elk met een eigen badruimte met granieten meubilair. Het spreekt vrijwel vanzelf dat handgrepen en kranen aan boord van dit schip niet alleen goudkleurig zijn maar ook inderdaad van bladgoud zijn voorzien.

Bouw en informatie: scheepswerf Hakvoort, Monnickendam, telefoon 0299-651403, fax 651041.

★ Motorkamer.



Drama op de Maas: duwboot en kruiser zien elkaar te laat

Op 15 juli 1996 werd op de Maas de motorkruiser Beta aangevaren door de duweenheid Veka 70/Christine R, waarbij het jacht onder water werd gedrukt; de opvarenden werden meegesleurd. Zij moesten worden behandeld voor bijna-verdrinking en waren daarvoor een jaar later nog onder medische behandeling. De gevolgen hadden gemakkelijk fataal kunnen zijn.

De aanvaring was opmerkelijk omdat de weersomstandigheden goed waren en het vaarwater vrij recht en overzichtelijk was. De betrokkenen waren uitgerust; er was geen sprake van alcohol en medicijngebruik.

Beide schepen waren afvaarend. Op de rivier de Maas kan zeker in de zomerperiode pleziervaart worden verwacht, aldus de scheepvaartinspectie. De Commissie Binnenvaart-rampenwet werd verzocht een onderzoek in te stellen omdat het gedrag van de pleziervaart en de beroepsvaart onderling vaak aanleiding geeft tot ergernissen. Het ongeluk werd op 22 mei in Rotterdam behandeld tijdens een openbare zitting van de commissie, waar politie en opvarenden hun reaksies deden.

De heer M.K. van der Velden, inspecteur van de scheepvaart bracht verslag uit van de gebeurtenissen. We geven dat hieronder weer.

'De duweenheid werd bestuurd door de ongediplomeerde matroos Versluis. Schipper Heijns was in het stuurhuis aanwezig, maar bemoeide zich niet actief met het varen en hield geen toezicht op de roerganger. Tegen de voorschriften liet hij de gehele besturing over aan de matroos; in feite werd de duweenheid bestuurd door een onbekwame stuurman. Volgens de opvarenden zou de duweenheid ongeveer midden vaarwater hebben gevaren.

Het jacht Beta werd bestuurd door schipper Broich; opvarende Cortjens was in de stuurkuip aanwezig, maar bemoeide zich niet actief met het varen en hield geen toezicht op de roerganger. Volgens hen voer men circa 10 meter uit de boeienlijn. De aanwezige zeildoekse afscherming van de stuurkuip was opgerold. De schipper zag plotseling van

zeer dichtbij de achteropkomende duwbak.

Ondanks de opgegeven onderlinge verschillen in de positie kwam het toch tot een aanvaring. Volgens de verbalisanten wezen verf- en krassporen uit dat het jacht recht voor de kop van de duwbak moet hebben gezeten toen zij werd aangevaren. De laatste manoeuvre van schipper Broich was hard bakroer; het jacht kwam aan stuurboordzijde ter hoogte van de plaats waar de duwboot en de duwbak zijn gekoppeld boven. De positie van het wrak was 50 meter uit de rechteroever. Ik sluit niet uit dat de Beta

vaarwater en 10 meter uit de boeienlijn, kan hebben plaats gevonden.

De oorzaak van de aanvaring is duidelijk, geen goede uitkijk en onoplettendheid door beide partijen. Waarom het jacht niet werd gezien door de opvarenden van de ms Veka 70 is niet duidelijk geworden; naast onvoldoende uitkijk, heeft mijns inziens een combinatie van onvoldoende duidelijke verantwoordelijkheden en het ontbreken van een gevoel van een onveilige situatie als onderliggende oorzaak een rol gespeeld. Met de verbalisanten ben ik van mening dat de dode

Inspecteur scheepvaart:

'Duweenheid bestuurd door onbekwame stuurman'

is meegeslept en nog even heeft gedreven, alvorens met het achterschip vast te geraken en deels te zinken. Gezien de stroom van circa 1 kilometer per uur is het mijns inziens niet erg aannemelijk dat de Beta veel in de dwarsstroomse richting werd verplaatst. Dit en het gegeven dat de opvarenden van de Veka 70 het jacht niet hebben gezien tot na de aanvaring, de oploepsnelheid van circa 9 kilometer per uur en de voorwaartse vaart van de duwbak ook na het stoppen, maak ik op dat de plaats van de aanvaring vermoedelijk meer naar het midden van het vaarwater, tussen midden

hoek van circa 200 meter als oorzaak van minder belang is; er was voldoende tijd om het jacht te zien. Uit het 2e proces-verbaal, opgemaakt wegens overtreding van de vaartijdenwet, maak ik op dat de opvarenden van de ms Veka 70 het niet zo nauw namen met de wettelijke voorschriften.

Schipper Broich werd het gevaar voor de aanvaring pas op een te laat moment gewaar; hij had de duweenheid circa 5 minuten voor de aanvaring waargenomen. Zijn mede-opvarende zag het schip ook naderbij komen. Naast onvoldoende uitkijk, speelden hier een combinatie van recreatieve vaart,

het ontbreken van het gevoel voor een onveilige situatie en onvoldoende geoefendheid, mijns inziens een rol. Schipper Broich had zijn ervaring opgedaan tijdens weekeinden en vakanties.

Ook dit onderzoek toont aan – zoals reeds vaker door de Commissie uitgesproken – dat beroeps- en pleziervaart rekening met elkaar moeten houden. Ondanks de verplichtingen voor beide partijen, moet de beroepsvaart attent zijn op pleziervaart en rekening houden met kleinere vaartuigen, die vaak lagere snelheden aanhouden. Schippers van pleziervaartuigen moeten zich bewust zijn dat het recreëren op doorgaande vaarwegen van hen een actieve deelname vraagt, die zich niet uitsluitend beperkt tot het vooruitkijken. Zij moeten voortdurend attent zijn op de hun omgeving en moeten meewerken aan een veilige passage; verder dat de beroepsvaart vaak met een grotere snelheid vaart en dat behalve met de marifoon een jacht moeilijk aandacht kan trekken. Een fluitsignaal had waarschijnlijk de naderende duweenheid niet kunnen waarschuwen. Schippers van kleine jachten moeten zich bewust zijn dat zij kwetsbaar zijn en dat zij extra risico lopen. Veilige navigatie is een verantwoordelijkheid van elke schipper.'

Oordeel van de commissie

De commissie kan zich verenigen met het standpunt van de inspecteur van de scheepvaartinspectie. Daarnaast wil zij de volgende twee aspecten benadrukken.

1. De verhouding op het water tussen de beroepsvaart en de recreatieve vaart. In dit geval is weer gebleken dat over en weer onvoldoende met de aanwezigheid van de ander rekening is gehouden. Uit het onderzoek is de indruk ontstaan dat het jachtje verder uit de stuurboordwal en daarmee in het vaarwater van het duwstel is gekomen dan schipper Broich zelf dacht, hetgeen fataal is geworden omdat hij volstrekt onvoldoende achteruit had gekeken. Voor de duw-

combinatie geldt dat schipper en roerganger in het geheel geen rekening met eventueel aanwezige recreatievaart hadden gehouden en dat nog wel in het vakantieseizoen. Zij hadden de Beta in het geheel niet gezien.

2. Een kwestie, die zich eveneens vaker voordoet, is dat een relatief klein plezierjacht zich onvoldoende realiseert wat de oploopsnelheid van beroepsvaart kan zijn. In dit geval was die snelheid circa 9 kilometer per uur, dat wil zeggen dat de onderlinge afstand per minuut 150 meter kleiner wordt en in vijf minuten – het tijdsbestek dat schipper Broich vermoedelijk niet achteruit heeft geke-

*Advies
commissie:*

'Kijk vaker achterom'

ken, maar liefst 750 meter. De gevaren op het water zijn met andere woorden groter dan men zich vaak bewust is. De enige methode om zich tegen het hier gesignaleerde gevaar te beschermen is het met grote regelmaat achterom kijken.



Schipper overvaren kruiser:

'Alles om mij heen werd zwart'

Uit de verklaringen van opvarenden tegenover de politie en tijdens de zitting van de commissie Binnenvaartrampwet blijkt hoe een onbezorgd zomers bootreisje op de Limburgse Maas bij Bergen vorig jaar stap voor stap uitmondde in een catastrofe.

Tijdens de zitting van de commissie op 22 mei in Rotterdam hebben verklaard:

W.P. Broich (50), schipper van de motorkruiser Beta

'Mijn bootje heeft een maximum snelheid van 8 à 9 kilometer per uur. De scheepvaart heeft van mij geen hinder omdat ik zoveel mogelijk rechts vaar vlak langs de betonning. Ik houd de tonnen dus aan stuurboord. Ik kom daar twee à drie maal per jaar. De Maas is daar recht. Ik heb de duwenheid ver achteruit voor het eerst gezien. Ik heb onregelmatig achterom gekeken en ik weet niet wanneer voor het laatst. Toen was het oplopende schip nog niet zo groot. Toen ik mij weer omdraaide was het schip nog enkele meters weg. We zijn midden onder de duwbak gekomen en er helemaal onderdoor geschoven. De kruiser is boven geko-



★ Het wrak van Beta.

men tussen duwboot en duwbak. Dat verklaart dat bij het boven komen ons bootje meer naar links zat dan onze aanvankelijke koers was. Het zeiltje op het achterschip was open. Ik zat dwars en kon zowel naar voren als naar achteren kijken. Ik heb een klein vaarbewijs. Ik vaar op een rivier niet buiten de betonning. De mast op het voorschip is

★ De schade aan stuurboordzijde.

ongeveer 2,5 meter boven water. Er zaten twee vlaggetjes op. Aan bakboord is mijn boot meer ingedrukt dan aan stuurboord. Ik bakboordroer gegeven omdat ik dacht dat daar de meeste ruimte was.

Ik zat ongeveer 1,5 scheeps-lengte van de boei af, dus 10 meter uit de boei. Ik heb een getuigeverklaring van een Duitse schipper. Ik ben nog steeds onder medische behandeling. Ik ken het BPR. Ik heb het aan boord. Ik was niet bekend met het feit dat die duwcombinatie een dode hoek had. Ik heb mijn ervaring opgedaan in de recreatievaart, uiteraard in mijn vrije tijd. Ik wist dat ik achterom moest kijken. Ik had niet gedacht dat die duwboot zo snel bij mij zou zijn.'

★ De plaats van de ramp.



W.W. Heijns, schipper van de duwboot Veka 70

'Ik voer midden Maas, eigenlijk nog meer aan de linker dan aan de rechteroever. Die koers voer ik steeds. Versluis was roerganger en ik zat mee te kijken in de stuurhut. Ik heb het jachtje totaal niet gezien.'

J.J. Versluis, roerganger van de duwboot Veka 70

'Er was verder niemand op de rivier. Wij varen gewoon de geul, want de boot steekt 2,80 meter diep. De ledige of geladen opvaart komt dan aan de verkeerde wal voorbij. Ik vaar daar altijd in het midden. Ik heb het jacht niet gezien en hoe dat nu komt weet ik niet. Toen wij de klap hoorden, een flinke klap, want de luiken lagen naast de rails, gooide ik mijn roer dwars zodat de kop naar stuurboord ging. Ik heb niet achteruit geslagen. Ik liet hem uitdrijven. Het jachtje moet meer uit de rechteroever zijn geweest anders kan ik het niet geraakt hebben. De boei ligt 2,5 meter uit de wal. Ik heb het jachtje gepakt op de bakboordkop van de duwbak en het is onder het midden van de duwbak door gegaan. Als ik niets zie ga ik geen signaal geven. Wij lopen 10 kilometer per uur sneller dan het jachtje. In principe hadden wij het jachtje kunnen zien. De dode hoek voor het schip bedraagt 200 meter. Het jachtje kwam aan stuurboordkant van de duwbak boven water.'

C.L.A. Romeijnders, hoofdagent van de waterpolitie

'De verklaring van de heer Broich is niet door mij opgenomen maar door een collega. Hoe kan het nu dat iemand zo lang niet achterom kijkt, heb ik aan mijn collega gevraagd. Het frappeerde ons dat het zo'n lange tijd was. Wij staan geheel buiten de strafrechtelijke afwikkeling. Er is wel met een getuige gebeld, doch die had het ongeval niet gezien. De risico's schuilen niet in het vaarwater maar in de mensen, die elkaar niet zien. Dat verbaast mij en dat is elke keer zo. Het grootste gevaar is dat je van achteren overvaren wordt. Als er onvoldoende uitzicht naar achteren is wordt er procesverbaal opgemaakt. Meestal ondervinden wij daarbij onbe-

grip. Het gevaar van achteren aangevaren te worden is onvoldoende bekend.

De gegarandeerde diepgang binnen de tonnen bedraagt drie meter.'

Kort na de aanvaring (op 15 juli 1996) hebben de opvarenden van de duwboot en de kruiser tegenover de politie de volgende verklaringen afgelegd.

'Onderlinge afstand werd 750 meter kleiner in vijf minuten'

Wolfgang Pantaleon Broich, geboren te Rheydt (D), schipper van de kruiser Beta

'Omstreeks 13.30 uur voer ik met mijn kruiser afvarig op de Maas. Ik voer ongeveer 10 tot 15 meter uit de rechteroever. Op dat moment zag ik dat op de Maas weinig verkeer was. Toen ik achterom keek zag ik dat in de verte een duwstel naderde. De afstand kan ik niet schatten. Deze duwbak was dus eveneens afvarig en naderde mijn schip van achteren. Na ongeveer 15 tot 20 minuten zag ik plotseling de voorsteven van de duwbak boven mijn achterschip. Deze duwbak was mijn achterschip tot enkele meters genaderd. Om onder deze bak vandaan te komen, gaf ik bakboord-roer. Ik dacht op deze wijze het snelst onder de voorsteven van deze duwbak weg te komen. Ver-

volgens hoorde ik kraken en hoorde ik glas versplinteren. Ik denk dat wij toen reeds onder water zaten. Het werd om mij heen helemaal zwart. Het was donker. Ik heb van alles gevoeld. Ik dacht dat het met mij gedaan was. Ik werd naar alle kanten geslingerd. Plotse-ling kwam alles om mij heen tot rust. Ik zag boven mij iets lichts. Daar ben ik naar toe gezwommen en vervolgens bo-

ven water gekomen. Het eerste waar ik mij aan vastgreep was de preekstoel van mijn kruiser. Ik was op dat moment niet meer in staat om te zwemmen. Een passerend jacht heeft mij hulp geboden en mij naar de linkeroever gebracht. Kort daarna is dit jacht vertrokken. Ik heb van dit jacht of de mensen aan boord geen gegevens. Aan boord van mijn kruiser ben ik de schipper. Op het moment van de aanvaring was ik zelf roerganger. Ik heb constant 10 of 15 meter uit de rechteroever gevaren. Ik ben hiervan gedurende de hele reis die ik gemaakt heb niet afge- weken. Ik was vanaf de watersportvereniging 'De Maas' onderweg naar Mook. Daar wilden wij overnachten. Vanaf het moment dat ik het duwstel voor de eerste keer zag, tot het moment van de aanvaring heb

ik niet meer omgekeken. Ik had geen reden om mij druk te maken want ik voer op korte afstand van de rechteroever. Vóór deze reis heb ik samen met mijn vrouw een goede nachtrust gehad. Ik heb geen alcoholische drank genuttigd. Ik gebruik geen medicijnen. Vóór dit ongeval was ik volkomen gezond. Met de motor van het schip was niets aan de hand. Ik denk dat onoplettendheid van de schipper van het duwstel de oorzaak is van deze aanvaring. Ik ben in het bezit van een Klein Vaarbewijs I. Dit vaarbewijs heb ik ongeveer 15 jaar geleden gehaald.



Ik heb redelijk veel ervaring met de recreatievaart. Deze boot heb ik nu het vierde jaar. Ik vaar, indien mogelijk, elk weekeind. Sinds jaren heb ik 4 weken zomervakantie. Elke zomervakantie vaar ik met mijn boot. De stuurstand in mijn boot is aan bakboordzijde. Ik ging ervan uit dat dit duwstel voldoende ruimte had. Daarom keek ik niet achterom. Ik voer 10 tot 15 meter uit de lijn van de betonnen. In die 15 tot 20 minuten heb ik niet veel met mijn vrouw gesproken. Ik concentreerde mij op het varen. Ik voer een snelheid van ongeveer 8 tot 9 kilometer per uur.'

Willem Wijnand Heijns (29) geboren te Werkendam, schipper van de duwboot Veka 70

'Op maandag 15 juli 1996 omstreeks 8 uur ben ik met Jan Versluis aan boord gekomen van het duwstel, bestaande uit



de duwboot Veka 70 en de lege duwbak Christina R, die gemeerd lag boven sluis Belfeld.

De bemanning bestond uit Jan Versluis als schipper en ik was de gezagvoerende schipper van dat duwstel.

Nadat we geschut zijn te Belfeld voeren wij die dag omstreeks 13.30 afvarig op de rivier de Maas te Bergen nabij kilometerraai 128.

stel had nog voorwaartse snelheid en ik zag dat er achter het duwstel een persoon in het water lag. Ik zag dat die persoon door een passerend jachtje wed opgepikt. Even daarna kwam er nog een persoon boven water, die eveneens werd opgepikt door een passerend jacht. Beide personen zijn vervolgens naar de wal gebracht en afgevoerd met een ziekenauto. Het jachtje is op de plaats

kilometerraai 128 te Bergen. De motor maakte bij die snelheid ongeveer 350 toeren per minuut. Indien er volaan gevaren wordt maakt de motor ongeveer 380 toeren en dan kan het samenstel een snelheid halen van ongeveer 22 kilometer per uur.

Er stond windkracht 4 à 5 die over stuurboord van voren in kwam. Ik had hier geen hinder van bij het varen met dit duwstel. De dode hoek voor het schip bedroeg naar schatting 150 à 200 meter. Ik stuurde op handbediening middels een hydraulisch aangedreven stuurrad. Daarnaast heb ik de mogelijkheid om met een zogenaamd pookje te sturen. Ik geef er echter de voorkeur aan om met het stuurrad te sturen. Op genoemd tijdstip voelde ik ineens een dreun in het schip. Ik had direct door dat ik iets geraakt had en keek om mij heen. Ik zette de voortstuwing stop. Direct daarop zag ik een grote waterkolk in het water aan stuurboordzijde ter hoogte van de plaats waar de duwbak en de duwboot aan elkaar zijn gekoppeld. Ik zag luchtbelletjes boven komen en een donkere verkleuring van het water. Direct daarop zag ik dat op die plaats iets boven water kwam.

Het duwstel had nog voorwaartse snelheid en achter het duwstel zag ik een vrouw in het water liggen. Ik zag toen dat het een jachtje betrof dat ondersteboven lag. Even later zag ik alleen nog maar de punt van het jachtje boven water liggen op de plaats waar ik voor het eerst het bootje had zien drijven. Ongeveer 10 minuten daarna kwam er nog een man boven water nabij het gezonken jachtje. De beide drenkelingen zijn door passanten opgepikt en later naar de oever gebracht.

Ik heb dat jacht in het geheel niet gezien en ik vraag mij nog steeds af hoe het komt dat ik dat jacht niet gezien heb. Ik heb geen alcohol gedronken en ben fit. Ik ben vanmorgen om 8 uur aan boord gekomen. Toen het gebeurde zat bij mij in de stuurhut de schipper Wijnand Heijns. Ik heb geen geluidssignalen gegeven. Ik ben niet in het bezit van een vaarbewijs of vervangend document.'

Maria Corstjens, opvarende van het motorjacht Beta

'Op maandag 15 juli 1996 omstreeks 13.30 uur bevond ik mij aan boord van het motorjacht Beta. De Beta voer toen op de Maas in een rechte koers. Wij voeren zoveel mogelijk rechts. De Beta heeft een voorroef en een open stuurhut met open kuip. Ik zat achter in de kuip op een bank aan de stuurboordzijde.

Ik had in de verte achter ons een schip gezien, dat ons inhaalde. Ik ging er echter niet vanuit dat het schip over ons heen zou gaan varen aangezien er ruimte genoeg was. Opeens zag ik dat schip vlak achter ons op mij afkomen en voor dat ik het besepte werden we overvaren. Ik heb even de gedachte gehad om van de boot te springen, maar het was al te laat. Even later dreef ik in het water en werd ik opgepikt door een passerend bootje. Ik ben naar de oever gebracht en vervoerd naar het ziekenhuis.'

De schepen

De voornaamste kenmerken van de schepen, die bij de aanvaring waren betrokken, zijn de volgende.

-De Veka 70 is een duwboot van 53,527 ton, lengte 27,66 meter, breedte 6,75 meter. De motor heeft een vermogen van 750 pk.

-De Christine R. is een duwbak van 2277,081 ton, lengte 76,52 meter, breedte 11,40 meter, diepgang 3,47 meter.

-De Beta is een motorkruiser van 2,5 ton, lengte 7,00 meter, breedte 2,35 meter, diepgang 0,70 meter. De motor heeft een vermogen van 15 pk.

Plaats en tijd

De Beta voer op 15 juli 1996 te 13.30 uur afvarig op de rivier de Maas te Bergen. Het duwstel Veka 70 met de lege duwbak Christine R. voer eveneens afvarig op de Maas. Het duwstel voer de Beta van achteren aan, waarna dit jacht ter plaatse zonk. De twee opvarenden brachten het leven er vanaf. Ten tijde van de zitting - op 22 mei in Rotterdam - waren zij nog steeds onder medische behandeling.

'Het grootste gevaar is dat je vanachter overaren wordt'

Wij bevonden ons in de stuurhut van de Veka 70 en Jan Versluis bediende op dat moment het roer en de voortstuwing.

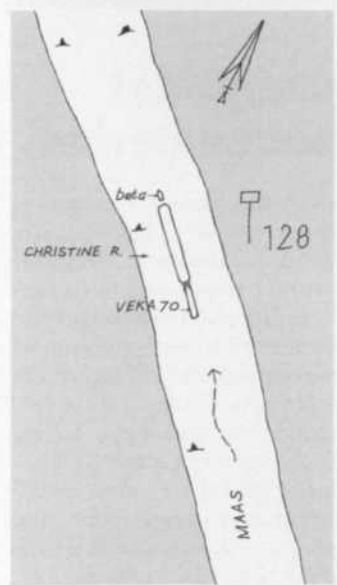
Ik rookte een sigaret, praatte wat met Versluis en keek mee naar de scheepvaart. Op dat moment voelde ik iets aan het schip waarbij ik direct dacht dat we iets geraakt hadden. Ik zag dat Versluis de voortstuwing geheel stop zette. Ik ben naar buiten gelopen en zag iets wits net boven het water uitsteken aan stuurboordzijde van het duwstel ter hoogte van de plaats waar deze aan elkaar zijn gekoppeld. Direct daarna zag ik dat het een jacht betrof waarvan nog een klein stukje boven water kwam. Het duw-

stel had nog voorwaartse snelheid en ik zag dat er achter het duwstel een persoon in het water lag. Ik zag dat die persoon door een passerend jachtje wed opgepikt. Even daarna kwam er nog een persoon boven water, die eveneens werd opgepikt door een passerend jacht. Beide personen zijn vervolgens naar de wal gebracht en afgevoerd met een ziekenauto. Het jachtje is op de plaats

Jan Versluis (28), geboren te Werkendam, stuurman van de duwboot Veka 70

'Op maandag 15 juli 1996 omstreeks 13.15 uur bevond ik mij in de stuurhut van de duwboot Veka 70. Ik bediende het roer en de voortstuwing. De Veka 70 vormde met de lege duwbak Christine R een duwstel. De Christine R. was achterstevoren voor de duwboot gekoppeld omdat dat gemakkelijker varen is en ook het achterschip van de duwbak voorzien is van een anker. Het duwstel voer afvarig op de Maas ongeveer in het midden van het vaarwater met een snelheid van ongeveer 17 kilometer per uur ter plaatse nabij

★ De situatie.



Portofoon

Amcom in Aalsmeer introduceert de intrinsiek veilige portofoons met atis van Icom type IC-F30. Hij heeft 16 kanalen, te programmeren in het frequentiebereik 146-174 MHz. In de LT uitvoering zijn er 6 x 16 geheugenkanalen, alfanumerieke weergave, toetsenbord en de mogelijkheid voor CTCSS en/of 5-TVO(zvei). De LT versie is speciaal voor het loodswezen en bedrijven die normaal gebruik maken van professionele landmobiele apparatuur. De prijs van de IC-F30 is f 2250,-. Informatie: telefoon 0297-328811. H



Drieweg-antenne

Het technisch bureau Renaud uit Alphen aan den Rijn lanceert een antenne, die drie ontvangers tegelijkertijd van signalen voorziet. De antenne geeft de lange, de midden en de korte golf door (weerberichten bijvoorbeeld) en is tevens geschikt voor alle navtexontvangers. Ook gewone AM- en FM-radiouitzendingen geeft de antenne door.

De roestvrij stalen antenne, die 60 centimeter lang is, wordt geleverd met filter, 4 connectors, kabel voor autoradio en montage materiaal. Montage is eenvoudig doordat de coaxkabel afschroefbaar is. Informatie 0172-416734.

Waterfiets

Aquafun sportcycles in Wormerveer importeert twee catamaran waterfietsen, de Waterbike (1 persoon) en de Seacycle (1 of 2 personen). Sprintend kan er 20 kilometer per uur mee worden gevaren. Ze zijn demonteerbaar en kunnen op het autodak worden vervoerd. De aandrijfmechaniek lijkt op die van een buitenboordmotor. Naar keuze kan de aandrijving alleen met de benen plaatsvinden, of met armen en benen tegelijk. Informatie: telefoon 075-6401334. H

Motorbediening

Een nieuwe ontwikkeling van elektronische motorbediening is ingebouwd in de Microcommander apparatuur van Mathers Controls. Hij is bedoeld voor boten met een motorvermogen tussen 100 en 1000 pk. Het nieuwe is dat gemakkelijker kan worden overgeschakeld op bediening op verschillende plaatsen aan boord. Het enige wat je nog hoeft te doen om over te gaan naar een andere stuurstand is de motor in vrijstand te zetten en op een knop te drukken. Een brandende lamp geeft aan dat die bediening is ingeschakeld. Informatie: Lankhorst/Taselaar, Lelystad, telefoon 0320-274611. H

Vlakreiniger

Met het Eminent Bilge Kussen van Eminent in Hellendoorn wordt het schoonmaken van het scheepsvlak, speciaal onder de motor, een stuk makkelijker. Het kussen is gevuld met bacteriën die op milieuvriendelijke manier olie, vet, benzine en dieselolie afbreken in CO2 en water. Dat water kan gewoon overboord worden geloosd. Het kussen wordt op het vlak gelegd en gaat normaal een seizoen mee. Voor de recreatievaart wordt een klein kussen gemaakt dat f 69,- kost. Informatie: telefoon 0548-656664. H

Afdichting

Een groot assortiment doorvoeren en afdichtingen van di-

verse merken wordt geleverd door CSC International in Brummen en haar moedermaatschappij Beele Engineering in Aalten. Doorvoeren voor buizen leveren zij van de merken CSD, Beesal en FS/EHF. Hun Riswat en Yfestos afdichtingen zijn gas- en waterdicht. De Rise systemen zijn vooral brandwerend. De beide firma's leveren verder alle materialen die nodig zijn om de dichtingen te monteren. Informatie: telefoon CSD 0575-565656, Beele 0543-461673. H

Radar



Nieuw bij Holland Nautic zijn ook 2 radarapparaten van het Amerikaanse merk Raytheon. Ze zijn uitgerust met een vloeibaar kristal scherm met een doornsee van 7 duim en koepelantennes met een doornsee van 46 of 60 centimeter. De radars kunnen worden gekoppeld aan GPS-navigators. Informatie: telefoon 055-5412122, fax 5422696.

Keerkoppeling



Daco uit Gorcum toonde op de vakbeurs Mets een nieuwe keerkoppeling van het Duitse merk ZF-Hurth. De keerkoppeling, typenaam HSW 250A, werkt hydraulisch en is ge-

schikt voor vermogens tot 122 pk bij 3200 toeren per minuut. Reducties: 1,5 tot 2,7:1. De uitgaande as wijst 8 graden omlaag, waardoor de motor vrij ver naar achteren kan worden ingebouwd. Een slenterklep (voor langzamer varen dan stationair) en een krachtafnamepunt behoren tot de standaarduitvoering. Informatie: telefoon 0183-637577, fax 632906.

Stuurwielautomaat

Oberon Marine uit het Engelse Hampshire toonde vorige maand op de Mets vakbeurs in Amsterdam een stuurautomaat, die het stuurwiel bedient. Het apparaat, merknaam Seastate 1200, hoeft alleen maar aan het stuurwiel te worden bevestigd en neemt dan de besturing over. Het kan snel en simpel worden losgekoppeld om in geval van gevaar over te kunnen gaan op handbesturing. De automaat is geschikt voor boten tot 15 meter. Informatie: telefoon 0044 1705 492733, fax 492458.



Composiet houtmateriaal

De firma Martel Wessex uit Southampton (Engeland) liet vorige maand op de Mets vakbeurs composiet houtplaten zien. Het gaat om plakhout betimmeringsplaten gecombineerd met kunststof met eigenschappen, die bij jachtbetimmering van belang zijn. Zo zijn er lichtgewicht platen; platen met geluidwerende eigenschappen en brandremmende platen. Informatie: telefoon 0044 1703 444744 fax 431792.

Klimaat-beheersing

Freshercon, van Galdyn in Ettlingen, Duitsland is een systeem voor complete luchtbehandeling. Het koelt, verwarmt en ventileert. Die combinatie is niet nieuw, maar de manier waarop het gaat is dat wel. Vooral het verwarmen gaat anders dan wij gewend zijn. Er verbrandt namelijk niets. Verwarming vindt plaats door de koelcyclis om te draaien. Het koelmiddel wordt eerst door de condensor geleid waar het warmte opneemt uit de uitstromende binnenlucht. Deze warmte wordt vervolgens in de verdamper weer afgegeven aan de binnenstromende buitenlucht die daardoor wordt opgewarmd. Importeur is Omnimarin in Capelle aan den IJssel. Informatie: telefoon 010-4516364. H

Motor-bediening



Electronische motorbedieningen zijn volop in ontwikkeling. De MMC-bediening van Mathers is weer een paar stappen vooruit. Met het type Clear Command kun je nu ook een boek- en hekschroef en elektronisch gestuurde brandstofpompen en koppelingen bedienen. Voor grote schepen is er de versie Master Command, maar dan gaat het om motorvermogens boven 1000 pk. Met zo'n Master Command bedien je zelfs een schroefasrem. Lankhorst/Taselaar in

Lelystad importeert ze. Informatie: telefoon 0320-274611. H

Luchtkachels

Webasto Thermosysteme in Duitsland introduceert twee nieuwe luchtverwarmers die werken op dieselolie. Zij worden in Nederland verkocht door Boomsma in Almere-Haven. Het zijn de AT 3500 en AT 5000. De capaciteit is respectievelijk 3,4 kw en 5 kw. Ze zijn traploos regelbaar en hebben een energie-zuinige gloeistift zodat het stroomverbruik laag is. Verder hebben zij waterdichte stekerverbindingen. Door de geïntegreerde elektronica zijn de Webasto's compact en eenvoudig te installeren. Informatie: telefoon 036-5311524. H

Bidonfles



De Polar bottle is een onbreukbare, geïsoleerde bidon/fles. Hij is dubbelwandig en heeft een reflectiescherm dat zonnewarmte buiten houdt. Hij geeft de inhoud geen bijmaak en is afwasmachine-bestendig. Hoewel hij werd gemaakt om drank koel te houden is gebleken dat hij die ook goed warm houdt. In een bidonhouder kan hij worden vastgeklemd. De prijs is f 24,50. Technolyt in Wormerveer importeert de Polar bottle. Informatie: telefoon 075-6474547. H

Koffiezetter

Lankhorst/Taselaar in Lelystad levert een elektrische koffiezetter. Het apparaat is verkrijgbaar voor 12 of voor 24 volt. Het is geschikt voor vijf of tien kopjes en kan worden gebruikt met een permanent



filter of los filter in houder. Het heeft een glazen pot, kookplaat met thermostaat, oververhittingsbescherming en een controlelampje. De adviesprijs is f 65,90. Informatie: telefoon 0320-274611. H

Baroscoop

De recente stormen hebben weer laten zien hoe belangrijk het is veranderingen van de luchtdruk zelf te kunnen volgen. Vetus Den Ouden wijst daarom op zijn baroscoop. Het apparaat toont de ontwikkelin-



gen van de luchtdruk over de laatste vier dagen en de laatste 24 uur. Bij zo'n storm zijn natuurlijk de veranderingen in het laatste half uur extra belangrijk. Zij komen keurig op het beeldscherm. Informatie: telefoon 010-4377700. H

Ankerlijn

De anker-loodlijn die door LA 84 in Nieuwe Wetering wordt aangeboden is iets voor mensen die geen ankerketting willen hebben. De loodlijn heeft de eerste tien meter een loden kern. Daardoor is een ketting voorloper niet nodig. De lijn zelf is soepel, slijtvast en heeft een ingesplitste RVS kous. De zwarte kleur maakt dat hij er niet gauw vuil uitziet. Hij wordt geleverd in een opberg-tas. Informatie: telefoon 071-3313366. H

Ankerlier



Belship in Breukelen meldt de komst van de Simpson Lawrence Sprint 1000 ankerlier voor 8 millimeter ketting. Door de speciale kettingschijf kan ook touw worden binnengehaald. Hij is leverbaar met of zonder kaapstander, prijs respectievelijk f 2250,- en f 2150,-. Een sterke vier-pool permanent-magneet motor is verticaal onder de lier, dus onder dek, gemonteerd. Elektrisch halen en vieren. De kaapstander is onafhankelijk van de kettingschijf te bedienen. Levering met basisplaat en kettingdoorvoer. Informatie: telefoon 0346-265544. H

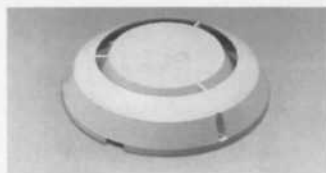
Schroefaslagers



De rubber schroefaslagers die Amartech in Hardinxveld importeert voor BRT Silvertown in Engeland, hebben een nieuw lagermateriaal. De lage wrijvingscoëfficiënt met water komt overeen met die van een kogellager. Het heeft een drooglooptijd van maximaal 30 seconden. De lagers kunnen in iedere afmeting en uitvoering worden geleverd, zowel met rechte als met spiraalvormige smeer-groeven. Informatie: telefoon 0184-616400. H

Gelcoatrasp

Met de Gelplane elektrische schaafmachine kan vrij met de hand gelcoat laagsgewijs worden verwijderd. Hij wordt door Hartkamp Nautic in Rotterdam geleverd. Je houdt het apparaat met twee handen tegen de bootromp. De schilddiepte is instelbaar zodat in één arbeidsgang tot op het laminaat kan worden geschild. Daarna is grof opschuren voldoende om goede hechting van het verfsysteem te waarborgen. Het schilsel moet met een aparte stofzuiger worden afgezogen. Iemand met ervaring kan er een 36 voeter in zes uur mee tot op het laminaat schillen. Informatie: telefoon: 010-4678370. H



ter lucht verplaatsen. Standard is hij gemaakt van wit, zeevastbestendig ABS plastic dat UV resistent is. Bij een middellijn van 17,8 centimeter is hij 5,1 centimeter hoog. Hij kan van binnenuit worden afgesloten. Als extra is een RVS kap leverbaar. Informatie: 00-1-707 226 8600. H

Hand-GPS



Holland Nautic uit Apeldoorn toonde op de vakbeurs Mets een nieuwe hand-GPS van het merk Magellan. Het toestel, typenaam Pioneer, heeft een ingebouwde antenne die de signalen van 12 satellieten ontvangt. De GPS werkt 24 uur op 2 batterijen, weegt 200 gram en heeft een geheugen voor 100 routepunten. Het apparaat is met rubber bekleed, zodat het tegen een stootje kan. Informatie: telefoon 055-5412122, fax 5422696.

Trekhaakkop



Zelfs de kogel op de trekhaak kan worden verfraaid. Mcara

in het Engelse North Willingham levert vijf plastic dierenkoppen om op de kogel te zetten. Je kunt kiezen uit varken, paard, koe en twee soorten honden: Labrador en Alsatier. Prijs f 21,50 per stuk. Informatie: telefoon 00-44-1673-838026. H

Pomp-wc



Het Raske en Van de Meyde pomp toilet is een forse stap veiliger gemaakt. Hij heeft nu een in- en uitlaatslot. De hendel heeft nu een stand zodat er geen water meer binnen kan komen door de in- én door de uitlaat. Bovendien is op het pomppaneel nu beter te zien in welke positie het systeem van het toilet staat. Bij rood kan het toilet overlopen, geel is de leegpompsstand en bij groen zijn alle openingen gesloten. Informatie: telefoon 0299-371100. H

Vuilwatertank

Voor kleine schepen importeert Auerhaan in Lelystad de Sealand vacuüm vuilwatertank voor vacuüm pomptoiletten. Door de beperkte afmetingen (71,1 x 39,4 x 25,4 cm) is de tank ook geschikt voor kleinere boten. Dat hij ondanks de kleine inhoud toch voldoet is doordat bij het vacuümsysteem veel minder spoelwater nodig is. Het elektriciteitsverbruik is 4-6 ampère. Levering compleet met vacuümpomp, drukschakelaar en veiligheidsventiel. Informatie: telefoon 0320-245544. H

Vloerbedekking

De Altro getextureerde vinyl vloerbedekking is waterdicht,

watervast, slijtvast, slipvast, goed te reinigen, in tien kleuren leverbaar en bevat een bactericide. Hij wordt door BN International in Huizen voor Altro floors in Letchworth, Engeland op de markt gebracht. Informatie: telefoon 035-5248400. H

Blusgas



FM-200 is een gas dat vuur goed blust. Het heeft andere eigenschappen die het zeer geschikt maakt voor gebruik aan boord. Het beschadigt elektronica en motoren niet en heeft niet de nadelen van water, schuim en poeder. Het voldoet aan de eisen van de Amerikaanse milieuwetgeving want het belast de ozonlaag niet. Ook voldoet het aan de EC-normen. Het gas is verpakt in de Sea-Fire FD blussystemen en is leverbaar in diverse capaciteiten, zowel handbediend als automatisch. Fabrikant is Sea-Fire in Baltimore, VS. Informatie: telefoon 00-1-410 687 5500. H

Balpen

De Millennium multi purpose pen is een balpen die wordt geleverd door Allwrite in Bunnik. De hoeveelheid inkt erin wordt gegarandeerd voor het leven van de koper. Voor watersporters is belangrijker dat de pen onder extreme omstandigheden blijft schrijven en speciaal wordt aanbevolen voor werk buiten in kou en regen. Ook schrijft hij met de punt naar boven en bij temperaturen tussen -45 en +200 graden Celcius. Prijs f 17,95. Informatie: telefoon 030-6571777. H

Toilet

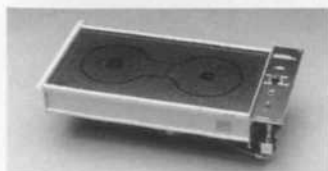


Jabsco heeft bij zijn nieuwe toilet extra aandacht gegeven aan het uiterlijk. De keramische pot is ontworpen voor montage tegen een verticaal schot en onttrekt alle sanitair- en elektrische leidingen aan het zicht. De spoelcyclus maakt geen lawaai zodat de slaap van de overige bemanning niet wordt verstoord. Er zijn twee versies: een is aangesloten op het drinkwatersysteem van de boot, de andere is met meegeleverde pomp voor buitenwaterspoeling. Informatie: Shultico, Hoevelaken, telefoon 033-2534030. H

Ventilator

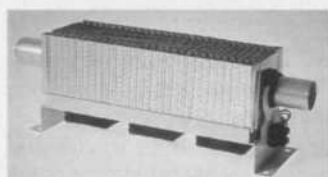
Nicro Ventilation in Napa, VS, levert de Airvent 500 passieve ventilator. In een 15 knopen bries kan hij 16-28 kubieke me-

Kookplaat



Met de Wallas keramische kookplaat is het veilig koken want hij werkt op dieselloolie. De plaat heeft twee branders en werkt roetvrij, reukloos en droog doordat de uitlaatgassen worden afgevoerd. Met de Wallas blaaskap is het toestel snel om te vormen tot een goed werkende bootkachel. Prijs f 2.234,15. Import en informatie: Lankhorst/Taselaar, Lelystad, Telefoon 0320-274611. H

Verwarmings-element



De Primus ventilatorconvector is bedoeld voor watergeleide verwarmingen. De convector wordt met twee slangklemmen in het heetwatersysteem opgenomen. De afmetingen zijn 25 x 6 x 6 centimeter. Gemonteerd is de totale hoogte 8,8 centimeter. Hij geeft 400 watt warmte doordat drie ventilatortjes (150 milli-ampere) de lucht langs aluminium lamellen blazen. Informatie bij Kip Caravans, Hoogeveen, telefoon 0528-288836. H

Buitenboord-motorslot

Sinds juni is het Safequip Motorlas buitenboordmotorslot door TNO goedgekeurd en voldoet daarmee aan de eisen van het verzekeraarsinstituut voor preventie. Het is bedoeld voor motoren tot 40 pk en werkt met een beugelbevestiging aan de boot. Het wordt geïmporteerd door Bendoro

Vecta in Olst. Prijs f 220.-. Informatie: 0570-564594. H

Schroef-reparatie

Jooren, Dordrecht, gespecialiseerd in het repareren van scheepsschroeven van alle soorten metalen, meldt iets nuttigs. Als je een paar dagen van tevoren een afspraak maakt kun je er op de reparatie wachten. Zelfs als er stukken van bladen zijn afgebroken of als zij te dun zijn geworden. Bovendien heeft Jooren een groot aantal gebruikte schroeven die in korte tijd kunnen worden aangepast. Uiteraard levert het bedrijf ook nieuwe schroeven en verbreedt het bladen en verandert het spoed en diameter. Informatie: telefoon 078-6133831. H

Opblaasboot



Van AB Inflatables is er de nieuwe opblaasboot met vaste bodem, die wordt geïmporteerd door Nimag in Heineoord. De tube van deze 4,30 meter lange boot is 48 centimeter in doorsnede en in vijf lagen gemaakt van met hypalon-neopreen overdekt polyester bodem heeft scherpe-V vorm waardoor de boot al met een 40 pk buitenboordmotor in glijvaart gaat. Maximaal kan er 60 pk aan. De laadcapaciteit is 907 kilogram of acht personen. Het vormstuk van de bodem heeft ook een stuurconsole en voorin een zitplaats. Informatie: telefoon 0186-607911. H

GPS ontvanger

Een sterk punt van de Furuno GP-30 GPS is het grote afleesvenster (9,5 x 6 centimeter) waardoor de cijfers erg goed leesbaar zijn. Hij is bovendien spatwaterdicht. Hij kan de gegevens op verschillende ma-



nieren aangeven, zoals een plotscherms, een kompasroos en als 'snelweg'. Er is ruimte voor 350 routepunten en 30 routen van ieder 30 routepunten. Hij kan aan een DGPS-ontvanger worden gekoppeld. Sailtron biedt hem te koop voor f 995.-. Informatie: telefoon 030-2944741. H

Radio-ontvanger

Van de PC een communicatie-ontvanger maken, zelfs dat kan. Met de IC-PCR1000 van Icom en je PC is een radio te maken die veel kan. Een golfbereik van liefst 0.01-1300 MHz met WFM, FM, AM, SBB en CW. Hij is gebaseerd op synthesizer techniek. Je kunt scannen, voorkeuzen instellen die als je er veel hebt in een database kunnen worden opgenomen, en nog veel meer. Het beeldscherm van de PC toont het aanzicht van een radio en op de gewone Windows manier wijs en klik je aan wat je wilt dat er gebeurt. Amcom in Aalsmeer levert hem. Informatie: telefoon 0297-328811. H

Elektronisch kompas



Vetus Den Ouden, Schiedam, levert een volledig elektronisch kompas met fluxgate sensor. Doordat het een draaiende kompasroos heeft ziet het er uit als een gewoon vloeistofkompas. Het kan in alle stan-

den worden ingebouwd. De sensor is waterdicht en kan dus buiten worden opgesteld; ook omdat de verbindingsskabel tien meter lang is. Het stroomverbruik is 50 milliamperere zonder verlichting en 65 met. De afmetingen zijn: kompas 94 x 94 x 23 millimeter, sensor 95 x 95 x 105 millimeter. Informatie: telefoon 010-4377700. H

Rubber-bootdavits

De van roestvast staal door Samulski in het Duitse Solingen gemaakte Snap - Davit



beugels zijn gemaakt om opblaasboten aan de spiegel van motorboten te hangen. Zij zijn instelbaar op de tubediameter en de hoogte boven de waterlijn. Je vaart de boot in de neergelaten beugels en klapt hem dan op, waarna hij stevig vast zit. De beugel is voor diefstal afsluitbaar. Prijs DM 885.-. Als Fix - Snap - Davit zijn de beugels leverbaar voor boten van vast materiaal. Informatie: 00-49-212-76697. H

Schoonmaken

Multi-Job (Lelystad) komt al langer boten reinigen voor eigenaars die daar zelf geen zin in hebben. Het bedrijf biedt nu een nieuwe dienst aan: Multi-Job maakt de moeilijke dingen schoon en levert het schoonmaakmiddel waarmee de eigenaar van een boot zelf de rest schoon kan maken. Nieuw is ook dat het schoonmaakmiddel, Dulon professioneel twee componenten systeem, los wordt verkocht. De winkelprijs ervan is f 59,95 per verpakking. Informatie: telefoon 0320-231600. H

Stremmingen

In het kanaal van de Sèvre Nantaise is de sluis bij Vertou gesloten tot 20 maart 1998. De doorgang bij Pont Rousseau is zeven dagen buiten gebruik in de periode van 1 januari tot 20 maart 1998. Hetzelfde is het geval met de sluis van Saint Félix in de Erdre.

In het kanaal van Nantes naar Brest is bij Quihex de sluis van Bellions zestig dagen buiten dienst en wel tot 20 maart 1998. Het gedeelte Redon tot Rohan vanaf de sluis bij Guer is zestig dagen gestremd (tot 20 maart 1998). Het deel vanaf Rohan tot Pontivy, vanaf de sluis van Guer tot de sluis van Ponteau, is zestig dagen gesloten (tot 3 april 1998).

Het kanaal van Blavet is over het deel Pontivy tot Hennebont zestig dagen dicht (tot 20 maart 1998).

Het kanaal Ille en Rance is gestremd tot 31 december 1997. De sluis van Léhon bij Rennes en het gedeelte vanaf Rennes tot de sluis van Mâhon in de Vilaine zijn zestig dagen onbruikbaar (tot 20 maart 1998). De sluis van Arzal is gestremd tot 31 januari.

Lintje

Onlangs werd aan mevrouw Yvonne Dupuy de Orde van verdienste uitgereikt. Een bijzondere gebeurtenis voor een vrouw die sluiswachter te Saint Vinnemer aan het kanaal van Bourgondië is. Zij werd onderscheiden voor haar inzet als voorzitter van de vereniging van sluiswachters. Mevrouw Dupuy is ook bekend als oprichter van het verenigingsblad voor sluispersoneel Les Canalous. Ook na haar

Nieuws uit Frankrijk



★ Handbediende sluis in het kanaal Marne-Saone.

aanstaande pensionering zal ze zich blijven inzetten voor de vereniging en het blad.

Elektrisch varen

In de plaatsen Angers en Mayenne kan men elektrisch aangedreven bootjes huren om ermee op de Mayenne te varen. Er zijn vijftien boten beschikbaar van het merk Ruban Bleu die per uur of per dag kunnen worden gehuurd. Er kunnen maximaal acht mensen in een boot. Wie belangstelling heeft kan zich wenden tot de Société Dune aan de Quai de la Savate

te Angers, telefoon: (00 33) 6 11 63 37 89. In Mayenne kan men terecht bij de Halte Fluviale, telefoon: (00 33) 2 43 32 10 32. De accu's van de boten leveren zeven tot elf uren energie, waarna zij moeten worden bijgeladen.

Kanaal du Nivernais

Bij Maison du Bazois in Allny (Nièvre) is een aardig boekje verschenen dat inzicht geeft in het functioneren van een kanaal in het algemeen en van

het kanaal van de Nivernais in het bijzonder. Het behandelt zeer overzichtelijk de geschiedenis van het transport over dit soort waterwegen en de betekenis van een kanaal voor de landbouw, visserij en pleziervaart. De illustraties zijn van de hand van de sluiswachter Eddie Bonel. De uitgever is telefonisch te bereiken onder nummer (00 33) 3 86 84 05 66.

Charleville-Mézières: duur

De jachthaven van Charleville-Mézières in het noorden van Frankrijk heeft nieuwe (hoge) tarieven, die komen bovenop de hoge tol die men voor het varen op de Franse kanalen moet betalen. Aanleggen is de eerste uren, dat wil zeggen tussen 8 uur en 21 uur, gratis. Dat is plezierig voor wie de haven aandoet om de stad te bezoeken, iets te eten of brandstof in te nemen. Voor overnachting betalen passanten een tarief dat afloopt naar gelang zij langer blijven. Voor een bootje tot acht meter is het tarief al vijftig frank voor de eerste nacht, vijftig frank voor de tweede en vijftig frank voor de verdere overnachtingen. Voor grotere boten liggen deze bedragen nog hoger. De jachthaven onderscheidt drie categorieën boten: tot acht meter, tot twaalf meter en langer dan twaalf meter.

De gasten van deze jachthaven aan de Maas, die men dus beter links kan laten liggen, hebben de beschikking over voorzieningen die te vergelijken zijn met die van een camping. Ook is er een speelplaats. De haven ligt op tweehonderd meter van het centrum van de stad. JG

Officieel dealer van:
VELUS

ALTENA MARINE
engines & equipment

ALLE MATERIALEN VOOR UW SCHIP EN DE BEMANNING

Forellenweg 28 (Ind. Dombosch I) 4941 SJ Raamsdonkveer
Tel 0162-519859 Fax 0162-515794

Betimmeringen van motor- en zeiljachten · Onderhoud
Schilderwerk · Reparaties · Winterberging · Teakdekken

WI-JA
jachtbetimmering

Oedsmcrwei 10 - 9001 ZJ Grou
Telefoon 0566-622454

Jachthaven "SCHARLOO" Ligplaatsen van 8 t/m 16 meter.

- ★ Jachthaven - Reparatie + onderhoud
- ★ Schilderwerk - Winterstalling - Botenloods
- ★ Jachtbemiddeling + financiering - Kraan (20 ton)

Voor informatie: Scharlo 6 t/m 8, 5165 NG Waspik
0416-312326 - 313281 - 0652638520. Fax 0416-313735

30-merentocht krijgt allure

Liefst 111 schepen met in totaal zo'n vierhonderd bemanningsleden namen deel aan de twaalfde Dertig-merentocht, het pronkstuk van de uit 1898 stammende watersportvereniging Drachten-Veenhoop. Het begint steeds meer nationale allure te krijgen. Dit jaar kwam al veertig procent van het aantal deelnemers van buiten de drie noordelijke provincies, zelfs uit België. Dit aantal groeit sterk volgens het organisatiecomité: een stijging van 117% ten opzichte van 1994 bij de elfde uitgave, wordt ons uit Friesland gemeld.

Blauwe stad wil kleine motorboot

De Blauwe Stad, het prestige-euze (vaar)recreatiegebied in Oost-Groningen, wordt een paradijs voor de kleine motorboot. Het gebied, dat vijf nieuwe meren omvat, is gelegen tussen Winschoten, Beerta, Finsterwolde, Oostwolde, Midwolda en Scheemda en heeft een oppervlakte van 800-1000 hectare. De vaardiepte zal gemiddeld ca. 1,30 meter worden. Verspreid in het gebied zullen aanlegvoorzieningen komen. (Ch)

Haven Dover populair

Een record aantal jachten doet dit jaar Dover aan. Tot en met september mocht de zuidengelse havenstad al meer dan 4400 bezoekers verwelkomen.

Dat is een stijging van vijftien procent ten opzichte van dezelfde periode in 1996. De gasten bleven ook langer dan vorig jaar: 9200 dagen in totaal, wat neerkomt op zeventien procent stijging.

Kustwacht volgt Scheveningen Radio op Veiligheidsberichten: kanaal 73

Scheveningen Radio heeft op maandag 3 november de veiligheidsberichtgeving via de openbare marifoon-werkkanalen en de werkfrequenties 1890 kHz en 1713 kHz op de middengolf beëindigd. Een aantal parallel lopende ontwikkelingen, onder meer de sluiting van dit radiokuststation en een paar technologische aanpassingen, liggen eraan ten grondslag. Sinds genoemde datum is het Kustwachtcentrum in IJmuiden belast met de veiligheidsberichtgeving. De nieuwe situatie had een aantal wijzigingen tot gevolg.

1. De vaste uitzendtijden voor marifoon en middengolf zijn nu gelijk getrokken: 03.33, 07.33, 11.33, 15.33, 19.33 en 23.33 uur UTC.

2. De frequentie voor de uitzending van de veiligheidsberichten via de middengolf

(MF) radiotelefonie is nu 3773 kHz.

3. Het kanaal voor de uitzending van de veiligheidsberichten via de marifoon (VHF) is nu 73.

4. Via de middengolf (MF) worden berichten uitsluitend in het Engels uitgesproken.

5. Via de marifoon (VHF) worden berichten zowel in het Engels als in het Nederlands uitgesproken.

6. Voor wat betreft de uitzendingen van veiligheidsberichten via Navtex (518 kHz) traden geen wijzigingen op. De uitzendtijden bleven: 03.48, 07.48, 11.48, 15.48, 19.48 en 23.48 uur UTC.

De veiligheidsberichten bevatten informatie die in het kader van de navigatie van essentieel belang is voor de veiligheid van de scheepvaart. Deze informatie kan dus mensenle-

vens sparen. Het gaat daarbij om de volgende soort berichten:

- stormwaarschuwingen;
- navigatieberichten;
- decca-berichten of berichten met betrekking tot andere plaatsbepalingssystemen;
- ijsberichten.

De gebieden waar de veiligheidsberichten van het Kustwachtcentrum in IJmuiden betrekking op hebben, zijn:

a. MF-radiotelefonie en Navtex: de Noordzee en het Nederlandse deel van het Continentaal Plat;

b. VHF (marifoon): de Nederlandse kustwateren (alle genoemde berichten) en voor wat betreft stormwaarschuwingen (vanaf windkracht zes Beaufort) ook de Waddenzee en het IJsselmeer.

Informatie: telefoon 0255-546555.

Hiswa: afbreekbare olie te duur

Volgens de Hiswa, de organisatie van de watersportbedrijven, houdt de hoge prijs de toepassing tegen van biologisch afbreekbaar olie en vet in de watersport.

Op een conferentie van het ministerie van Vrom over milieuvriendelijke smeermiddelen, wees Hiswavertegenwoordiger B.Passet er onlangs op dat afbreekbare smeermiddelen slechts enkele procenten uitmaken van de omzet op dit terrein. Hij wijt dat aan de prijs. Zo is biologisch afbreekbare tweetaktolie vijf gulden per liter duurder dan minerale olie. Als de prijs gelijk zou zijn zouden veel meer watersporters afbreekbare olie kopen. Dat is tijdens een reclame-actie in 1995 gebleken. De heer Passet zei overigens ook te geloven



dat meer reclame voor afbreekbare olie een gunstig effect zou kunnen hebben.

Hij wees er verder op dat de olie- en de motorenfabrikanten de afgelopen decennia enorme resultaten hebben geboekt bij

hun streven naar het ontwikkelen van schonere motoren. Zo is de mengverhouding benzine:olie in tweetakt motoren teruggebracht van 1:25 tot 1:100 en in sommige gevallen zelfs tot 1:200.

Mega-orders voor Amels

Jachtwerf Amels in Makkum heeft drie enorme buitenlandse orders in de wacht gesleept. De Friese botenbouwer, onderdeel van Damen Shipyards, heeft tot het jaar 2000 de orderportefeuille gevuld met de bouw van luxe 'droomjachten', elk met een prijskaartje van zeker 50 miljoen gulden. De bouwtijd van de zee gaande jachten bedraagt 2 jaar. Bij Amels werken circa negentig mensen. Het bedrijf profiteert van de gunstige internationale jachtbouwmarkt en de lage dollarkoers. (Ch)

Beurs Genua: meer bezoek

De internationale watersportbeurs van Genua, die in oktober is gehouden, heeft 12 procent meer bezoekers getrokken dan vorig jaar. Onder die schare van 346000 mensen waren 18300 buitenlanders, afkomstig uit 89 landen. Op uitnodiging van standhouders kwamen 100.000 mensen naar de beurs, ofwel 18 procent meer dan vorig jaar. Veel buitenlands bezoek kwam uit het midden- en het verre oosten, terwijl er ook opvallend veel belangstelling was uit Kroatië en Slovenië. Volgens de organisatoren wijst dit alles op een opleving in de jachtbouw.

Peugeot/DTN-bij Mulder

Volvo Penta heeft Mulder Motoren, met vestigingen in Rotterdam en Ridderkerk, per 1 november aangesteld als exclusieve distributeur van alle DTN-onderdelen en -accessoires. DTN was een Nederlandse onderneming die motorblokken van Peugeot en Renault ombouwde tot DTP- en DTR-scheepsmotoren en is later overgenomen door Volvo Penta. Volvo Penta-dealer Mulder is gevestigd aan de Spangenskade 114-115 in Rotterdam (telefoon 010-4375200, fax 4620244).

Moonens recordjacht vergt nieuwe kade



★ Xanadu II: Moonens grootste jacht.

Op spectaculaire wijze heeft Moonen in Den Bosch vorige maand de Xanadu II te water gelaten. Alleen al het buitenrijden van dit schip duurde een hele dag. Op een speciale vrachtwagen voor zwaar transport is het vervolgens over het terrein naar de kade getransporteerd. Die kade was speciaal voor deze tewaterlating verbouwd en uitgebreid. Het ging dan ook om het grootste jacht dat de Bossche werf ooit heeft gebouwd, een schip van 34 meter.

Met behulp van de eigen travel-lift van het bedrijf en een speciale autokraan van vijf-

honderd ton is het vaartuig daarna te water gelaten. De romp, door FN/New Cruise Yacht Design and Project in Hamburg speciaal ontworpen voor een snelle verplaatsingsvaart en veilig gedrag bij zwaar weer, liep tot tevredenheid van eigenaar en Moonen zonder te trimmen.

Ontwerper Frank Neubelt had zijn doel bereikt toen de toestand van het jacht door speciaal aangebrachte tanks met dubbele bodems ook bij alle andere beladingssituaties gelijk bleef, zodat geen extra trimballast behoefte te worden aangebracht.

Castoldi jet bij Danko

Diesel Danko in Waddinxveen heeft zijn leveringsprogramma uitgebreid met waterstraalaandrijvingen van het merk Castoldi. Het is een serie van zes aandrijvingen, geschikt voor vermogen van 15 tot 1500 pk. De kleinste is standaard leverbaar met en 36 of 55 pk viercilinder benzinemotor.

Seijsener: Iso

Seijsener recreatietechniek (inrichting jachthavens) in Zaanendam heeft vorige maand twee kwaliteitscertificaten ontvangen en wel het Waarborgcertificaat en Iso 9001. Het bedrijf,

dat is begeleid door het Kema en het TNO, ontving de certificaten eind november uit handen van burgemeester Vreeman van Zaanstad en Hiswa-directeur Vink.

Volvo Penta met Kamewa in zee

Volvo Penta en Kamewa gingen een joint venture aan onder de naam APS Advanced Propulsion System. Ze beogen daarmee hun marktpositie in de sector van 200 tot 800 pk te versterken door voor het eerst een geïntegreerde straalaandrijvings-unit op de markt te brengen. Deze bestaat uit Volvo Penta-dieselmotoren met overbrenging en Kamewa's waterstraalmotoren.

Samenwerking Sea Ray en Boston Whaler

De overname van Boston Whaler door Brunswick in de zomer van 1996 heeft geleid tot een nauwe samenwerking Sea Ray, eveneens een Brunswickbedrijf. Boston Whaler is nu een zelfstandig onderdeel van de Sea Ray Boat Company, 's werelds grootste botenfabriek qua omzet. Voor de Nederlandse markt betekent die ontwikkeling dat Arie de Boom (Loosdrecht), al jaren importeur van Sea Ray, nu ook Boston Whaler in zijn programma heeft. Omgekeerd heeft E.W. Driessen (Amsterdam), als volle dochter van Boston Whaler tevens dealer voor ons land, nu ook Sea Ray in de aanbieding.

Van Kessel: ook winterhal

Naast de bestaande winterstalling op het buitenterrein heeft Van Kessel in Wessem nu een verwarmde, geïsoleerde hal voor het overwinteren van jachten. Deze loods, in hoog tempo gebouwd, is veertig meter lang en vijfentwintig breed. De deuren zijn 6,50 meter hoog en 5,50 meter breed. Bij Van Kessel kunnen zowel binnen als buiten schepen van maximaal dertig ton terecht.

Azimut verdubbelt bouwcapaciteit

De Italiaanse motorbotenbouwer Azimut wil zijn productiecapaciteit voor de eeuwwisseling verdubbelen. Daartoe wordt in Viareggio de historische Benettiwerf, die tot het concern behoort, gemoderniseerd en uitgebreid. Op de werf in Avigliana bij Turijn wordt een nieuwe bouwhal met een oppervlakte van 15000 vierkante meter geplaatst.

Azimut, in Nederland vertegenwoordigd door Dolman Yachting in Muiden, zag vorig jaar zijn omzet stijgen van 153 tot 172 miljard lire. Azimut bouwt snelverende motorboten van 12 tot 30 meter.

Zilveren feest bij De Peiler

De Peiler in Vianen heeft zijn zilveren jubileum gevierd met een receptie en aansluitend feest op zaterdag 18 oktober. Deze watersportvereniging dankt haar ontstaan aan een initiatief van enige booteigenaren die de koppen bij elkaar staken toen ze, ondanks de lage liggelden, geen vrede hadden met hun 'wilde' ligplaatsen langs de oevers van het Merwedekanaal. De Peiler was bedoeld om de gemeente Vianen te bewegen een accommodatie aan te leggen. Omdat het drukmiddel geen effect sorteerde en enkele bootjes toch al clandestien in de 'Put van Van Loon' afmeerden, is na veel praten en denken besloten die gedooisituatie te gebruiken om er dan maar zelf een steiger te bouwen. Eind 1982 werd De Peiler eigenaar van put en dijk en in 1994 begon de jubilerende vereniging met de renovatie van de haven die nu zo'n honderdtachtig ligplaatsen heeft.

Open huis bij Friese watersport

Op 4 en 5 april, het weekeinde voor Pasen houden 40 watersportbedrijven in Friesland open huis. Het is een soort van botenbeurs, die zich over de hele provincie uitstrekt. Er doen werven aan mee, jachtverhuur- en recreatiebedrijven aan het water. Naar verwachting zullen meer dan 1000 boten te bezichtigen zijn. Vaak zal er kunnen worden proefgevoerd. De organisator van het evenement Friesland Holland Tourist Information in Wollega wil er een jaarlijks evenement van maken.

Meer ligplaats in Oosterhaven

De gemeente Groningen geeft beheerder Chr. Beukema toestemming het aantal aanlegplaatsen in de Oosterhaven in de stad uit te breiden van de huidige veertig tot zestig. Aan de westkant wil de beheerder bovendien een extra pier laten bouwen. De uitbreiding is no-

Rijk verhoogt tempo aankoop uiterwaarden

Het rijk wil in versneld tempo uiterwaarden aankopen. Binnen twintig jaar moet in het rivierengebied voor zeventig hectaren nieuwe natuur liggen. Daartoe stellen de ministeries van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en Verkeer en Waterstaat gezamenlijk 351 miljoen beschikbaar. Tot nu toe kon de overheid tweeduizend hectare landbouwgrond in handen krijgen. Iets meer dan een derde deel

ervan is ondertussen opnieuw ingericht.

Sinds het rivierengebied in 1995 andermaal te kampen kreeg met fikse overstromingen, probeert het rijk de kansen te grijpen. Niet alleen omdat de rivier aldus meer ruimte en de omwonenden meer veiligheid kan worden geboden, maar ook omdat zich nu de mogelijkheid voordoet 'kenmerkende riviernatuur te herstellen'.

Feestende GMC de grens over



★ Groninger Motorboot Club: 75 jaar.

De luxe Warsteiner Admiral, voor deze gelegenheid afge-meerd in het Eemskanaal, diende vorige maand als feestzaal voor circa 130 leden van de Groninger Motorboot Club. Ze vierden er het 75-jarig bestaan. De festiviteiten begonnen op 8 oktober met een drukbezochte receptie aan boord, daags nadien volgde een tocht via Delfzijl naar Emden. In dit Duitse stadje kreeg het gezelschap tijd om te passagieren, waarna het werd getraceerd op een buffet. Terwijl de Warsteiner Admiral de

Eems zowel stroomop- als stroomafwaarts verkende, werd aan boord volop gedaan.

Noordlaarder-vaartje uitgebaggerd

Het pittoreske Noordlaarder-vaartje in Noord-Drente kan worden uitgebaggerd. Het sterk vervuilde water, dat verbinding heeft met het Winschoterdiep/Van Starckenborghkanaal is in de loop der jaren vrijwel dichtgeslibd. Al sinds 1990 onderzoekt de Groningse gemeente Haren de mogelijkheden het uit te baggeren. Inmiddels zijn de saneringswerkzaamheden uitgevoerd. Na de baggerwerkzaamheden is het Noordlaarder-vaartje weer bevaarbaar voor boten met een diepgang tot 1 meter. (Ch)

Waterstanden terug in ether

In het programma Nederland Centraal zendt Radio Nederland Wereldomroep sinds 27 oktober de belangrijkste waterstanden uit. De informatie is dagelijks (behalve op zondagen) te beluisteren om circa 13.15 uur.

Het nieuws komt tot u via de korte golf op de frequenties 5955 kHz in de 49 meter-band (maximaal 1000 km. rondom Nederland) en op 9895 kHz in de 31 meter-band voor midden- en zuid-Frankrijk, alsook via de Astra-satelliet in centraal- en zuid-west-Europa.

Analoog: Astra 1D transponder 58 (10847 GHz, verticaal), audiokanaal 7,65 MHz.

Digitaal: Canal+ Astra 1F, RNWI in de elektronische programmagids.

De ontvangst van 5955 en 9895 kHz in Nederland kan wel eens te wensen over laten. Via de Astra-satelliet is de ontvangst in Nederland echter uitstekend.

Wegverkeer: moeite met automatische brug

De 26 automatische bruggen in de provincie Groningen werken niet optimaal. Te vaak doen zich incidenten voor. In een onlangs verschenen rapport worden suggesties gedaan het systeem van afstandbediening te verbeteren. Een van de mogelijkheden is het aanbrengen van een scanner, die 'voelt' of er verkeer op de brug staat. Daarnaast moet de knop, die de brug in werking zet, worden aangepast. De knop is te 'gevoelig' en werkt al bij de kleinste aanraking.

In 1986 werd in Groningen gestart met het op afstand bedienen van bruggen. Vanaf 1991 zijn ongelukken bijgehouden. Van de 150 incidenten betrof het in 134 gevallen problemen met automobilisten. Drie keer gebeurde het dat een brug werd geopend terwijl er nog verkeer op stond. (Ch)

Veiligheid en overleven

7



Varen brengt risico's met zich mee. In de serie 'Veiligheid en overleven' behandelt MOTORBOOT zaken die zich aandienen wanneer de nood echt aan de man komt.

Aflevering 7. Er zijn vijf soorten reddingvesten, elk met zijn eigen beperkingen. Voor de jachtschipper komt het erop aan een persoonlijke afweging te maken tussen veiligheid, draaggemak en prijs.

Aflevering 6 stond in Motorboot van november 1997.

Door Dag Pike

Het is belangrijk een onderscheid te maken tussen aan de ene kant reddingvesten en aan de andere kant zwemvesten en andere hulpmiddelen om te blijven drijven. Een reddingvest moet aan meerdere eisen voldoen. Het moet een drijfvermogen hebben van minimaal zestien kilo voor volwassenen en negen kilo voor kinderen. Het moet het hoofd van een bewusteloze drenkeling zo steunen dat diens mond steeds boven water is. Ook moet het iemand die bewusteloos of uitgeput is in minder dan vijf seconden omdraaien van een positie met het gezicht omlaag naar een positie met het gezicht omhoog. Er moet een lus aan het vest zitten waaraan redders een drenkeling kunnen vasthouden of uit het water kunnen trekken.

Een zwemvest hoeft alleen hulpdrijfvermogen te leveren. Daar wordt dus niet de eis aan gesteld dat het een drenkeling met de mond boven water houdt. Een reddingvest geeft een redelijke kans op overleven en biedt ook hulp als de drenkeling zelf niet tot handelen in staat is. Een zwemvest is nuttig in situaties waarin de drenkeling zelf nog iets kan doen.

Soorten

Er zijn vijf soorten reddingvesten en elk daarvan heeft zijn eigen beperkingen. Het eerste type, dat bekend is bij iedereen die wel eens op een groot zeeschip heeft gevaren, is het reddingvest met alleen eigen drijfvermogen. Voor gebruik op kleine boten kan het meteen worden vergeten omdat het door zijn volume veel te onhandig is aan boord. Het beperkt de bewegingsvrijheid en daarmee de mogelijkheden om in een noodsituatie handelend op te treden.

Een reddingvest van het tweede type vormt een ander uiterste. Het heeft geen enkel drijfvermogen van zichzelf en moet helemaal met de mond worden opgeblazen. Dit reddingvest bestaat uit een of meer luchtkamers die door de drager van het vest met behulp van een pijpje met lucht moe-

★ Reddingvesten en zwemvesten van Avon.

Reddingvesten

ten worden gevuld. Dit vest is betrekkelijk comfortabel te dragen en geeft bijvoorbeeld ook weinig hinder bij het werken aan boord. Het opblazen kan voor iemand die in het water ligt heel moeilijk zijn. Een drenkeling moet daarvoor ook bij bewustzijn zijn. Dit type vest heeft dus enkele beperkingen, maar het is heel gewild omdat het compact en goedkoop is.

Dan is er het type vest dat met de mond moet worden opgeblazen maar dat ook een kleine gascilinder heeft die door de drenkeling met de hand kan worden geactiveerd om het vest snel te vullen. Dat gaat in het water gemakkelijk, al moet ook in dit geval de drenkeling wel bij bewustzijn zijn. Wordt het vest met de mond volgeblazen, dan moet niet ook de gascilinder worden geactiveerd. De druk kan dan te groot worden en het vest kan barsten.

Vervolgens is er het type reddingvest dat uitsluitend met gas wordt opgeblazen. Dat gebeurt met behulp van een gascilinder die automatisch wordt geactiveerd zodra het vest in het water komt. Het systeem werkt dus ook als de drenkeling bewusteloos is. Het vulmechanisme is goed beschermt tegen regen en buiswater waardoor er weinig kans is dat het vest onbedoeld door die oorzaken wordt opgeblazen. Toch zijn dit soort mechanismen door hun aard kwetsbaar en aan boord van jachten ben je er niet altijd zeker van dat je niet toch in een situatie komt waarin het vulmechanisme voortijdig actief wordt. Reddingvesten van deze soort zijn de duurste. Zij worden veelal

gebruikt door bemanningen van reddingboten, wat aangeeft dat zij van goede kwaliteit zijn.

Tenslotte is er het type reddingvest met zowel een zeker eigen drijfvermogen, waardoor het nogal omvangrijk is, als met delen die kunnen worden opgeblazen. Het eigen drijfvermogen, meestal ongeveer negen kilogram, is voldoende om een volwassene aan het wateroppervlak te houden. De drijfcapaciteit is echter niet zo groot dat het vest 'zelfrichtend' kan werken en een drenkeling zo nodig kan omdraaien. Om het vest tot een echt reddingvest te maken, moet er via een opblaaspijpje lucht worden ingeblazen. Het heeft er de schijn van dat in dit type reddingvest de verschillende mogelijkheden in een logisch compromis bij elkaar zijn gebracht. Evengoed echter kan worden gezegd dat het twee 'kwaden' in zich vereenigt. Het heeft maar net genoeg drijfvermogen om een drenkeling drijvend te houden, tegelijk is het volumineuzer, en dus onhandiger om te dragen, dan een vest van het type dat volledig opblaasbaar is.

Afweging

De jachtschipper staat voor de vraag welk type reddingvest voor hem het juiste is. Dat is niet zo'n simpele kwestie omdat het gaat om een persoonlijke afweging in een compromis tussen veiligheid en draaggemak.

De vesten met uitsluitend eigen drijfvermogen kunnen, zoals al gesteld, voor jachten buiten beschouwing blijven omdat zij vanwege hun omvang onbruikbaar zijn. Dan blijven





★ *Klaar om te overleven. Geïntegreerd overlevingspak met reddingvest.*

met de mond moeten worden gevuld.

Onderhoud

Om reddingvesten in een goede staat te houden, moeten zij regelmatig worden onderhouden. Dat geldt in het bijzonder voor de opblaasbare soorten, of die nu met de mond of met behulp van een gascilinder worden opgeblazen. De goede werking van die vesten berust op het luchtdicht zijn van de (afdichting van) de luchtkamers. Het is een verstandige zaak als de eigenaar zelf jaarlijks bij de vesten die hij aan boord heeft controleert of de draagbanden in orde zijn en of er bij onderdompeling geen luchtbellen uit de luchtkamers ontsnappen.

Reddingvesten moeten worden weggeborgen op een droge, liefst koele plaats aan boord en de bemanning moet worden geïnstrueerd in het gebruik ervan. Iedereen aan boord moet een 'eigen' reddingvest hebben waarvan de draagbanden op maat zijn afgesteld. Dat maakt het aandoen van het vest tot een eenvoudige en snelle operatie. Het op maat instellen van kinderversten eist bijzondere zorg.

Om maximaal profijt van reddingvesten te hebben zouden zij altijd aan boord moeten worden gedragen. Er bestaat immers steeds de kans dat zij nodig zijn. In de praktijk echter worden reddingvesten meestal alleen gedragen als het slecht weer is of als er kans is op een ongeluk, zoals bijvoorbeeld bij het werken op het voordek. Dat is een persoonlijke keus. Het type reddingvest dat volledig opblaasbaar is, geeft echter weinig hinder bij het dragen en misschien zou het aan boord van jachten meer 'uit gewoonte' moeten worden aangedaan dan nu het geval is.



★ *Reddingvest van Crewsaver, in gebruik bij de Britse reddingmaatschappij RNLI.*

de geheel of gedeeltelijk opblaasbare reddingvesten over. Het lijkt logisch om, als voor een effectief werkend reddingvest toch moet worden vertrouwd op opblazen, dan maar tegelijk te kiezen voor een vest

★ *De Seavest 56, een geheel opblaasbaar reddingvest met een drijfvermogen van zestien kilo.*



dat geheel opblaasbaar is. Dat sluit het type vest dat deels een eigen drijfvermogen heeft en deels moet worden opgeblazen, uit. Wat overblijft is de keus tussen de drie soorten reddingvesten die hun drijfvermogen geheel krijgen door ze op te blazen. Hoe die keus uitvalt wordt bepaald door een persoonlijke afweging van risico's, effectiviteit en prijs. Speelt de prijs geen rol, dan is het type dat automatisch wordt opgeblazen het beste.

Band

Het is geen voorschrift, maar het wordt sterk aanbevolen dat een reddingvest een band heeft die onder het kruis van de drager doorloopt. Zo'n voorziening is bij het dragen niet echt comfortabel. Wie zich echter realiseert hoe een drenkeling in het water aan het reddingvest 'hangt', zal het belang ervan gemakkelijk inzien. De band onder het kruis voorkomt dat het reddingvest omhoog schuift en mogelijk voor het gezicht van de drenkeling komt. In extreme gevallen zou de rugzijde van het vest zelfs tot boven het hoofd kunnen komen, waarmee het vest vrijwel waardeloos wordt.

Het is belangrijk om het reddingvest een keer uit te proberen, zowel op de wal als in het water. Dan wordt onmiddellijk duidelijk hoe effectief en onmisbaar de band onder het kruis is. Daarnaast geeft zo'n oefening in het aantrekken van het vest en het met de mond opblazen ervan, enig idee van

wat er in een noodtoestand kan worden verwacht. Bij de proef kan voor het opblazen beter niet de gascilinder worden geactiveerd. Die is bedoeld voor eenmalig gebruik en zou dus gelijk al vervangen moeten worden. Een goede indruk van de mate waarin het reddingvest de bewegingen hindert, kan worden verkregen door eens met het vest aan de boot af te meren. Probeer ook of het mogelijk is met opgeblazen vest door het voorluik van het jacht naar buiten te komen en loop zo eens wat rond aan boord. Een algemene aanbeveling is overigens om het reddingvest zeker niet in het interieur van de boot vol te blazen en wat het vest met uitsluitend eigen drijfvermogen betreft om het zelfs binnen niet aan te doen. Het zou anders wel eens heel moeilijk kunnen zijn om een hut te verlaten. Als de gelegenheid zich voordoet, bijvoorbeeld bij een demonstratie van een reddingvlot, is het de moeite waard te proberen zo'n vlot eens binnen te klimmen met het reddingvest aan. Dat kan onder omstandigheden werkelijk heel moeilijk zijn. Zo'n proef maakt duidelijk waarom het zo belangrijk is een reddingvest alleen vol te blazen als het volle drijfvermogen werkelijk nodig is. Ook zal overtuigend blijken dat de reddingvesten die alleen met gas kunnen worden opgeblazen, door hun eenmalige werking minder flexibiliteit geven in een reddingsituatie dan de vesten die voor een deel

Volgende keer:
Het anker als
laatste houvast

Nikkel-Cadmium batterijen werken ongeveer zoals alle oplaadbare batterijen werken. Zij bestaan uit cellen, die in serie worden geschakeld om samen een gewenste spanning te bereiken. Bij de bekende lood-zwavelzuur accu's (zoals start-accu's) leveren de cellen per stuk circa 1,4 volt, afhankelijk van de ladingstoestand. Normale, niet oplaadbare batterijtjes voor kleine elektrische apparaten, leveren per cel 1,5 volt. Een cel van een nikkel/cadmium batterij levert circa 1,2 volt.

Om het verschil tussen de diverse cellen te kunnen begrijpen, moeten we even in de werking ervan duiken.

Alle batterijen en accu's werken volgens het principe dat sommige stoffen graag elektronen kwijtraken (oxiderende stoffen) en andere stoffen juist graag elektronen opnemen (reducerende stoffen). Per stof is dat enthousiasme om elektronen op te nemen of af te staan niet gelijk en dat verklaart het spanningsverschil tussen een lood- en een NiCd-accu. Bij de meeste combinaties van stoffen is er zelfs een dermate klein verschil dat er geen bruikbare accu mee te fabriceren is en nog steeds is men op zoek naar agressieve oxidatoren en reductoren om hiervan wellicht een nieuwe en revolutionaire accu te fabriceren.

Brengt men een verbinding aan tussen een oxidator en een reductor, dan lopen er elektronen van de ene stof naar de andere. Het is niet verstandig deze elektronen meteen van de ene stof naar de andere te laten vloeien. Alle energie komt dan in één klap vrij en dan krijgen we een kortsluiting. We kunnen er beter voor zorgen dat de elektronen via een elektrisch apparaat van de ene stof naar de andere laten lopen. Dit voorkomt te grote stromen en vuurverschijnselen en bovendien kunnen we dan van de energie nuttig gebruik maken. Om dit resultaat te bereiken, dompelen we de oxidator en de reductor in een elektrisch geleidende vloeistof, het elektrolyet. Deze vloeistof bevat tevens opgeloste stoffen die voor een chemische reactie zorgen waarbij er elektronen vrijko-

Zin en onzin over NiCd-batterijen

Over loodbatterijen is al het nodige geschreven. De kennis over NiCd-batterijen staat meestal op een wat lager pitje. In hoeverre gedraagt een NiCd-accu zich gelijk aan een lood-accu? Wat is er waar van het 'geheugen-effect' van NiCd-accu's? Hoe kan je ze het beste laden? Hoe gaan ze het langst mee?

men, dan wel worden opgenomen.

Nikkel (afgekort Ni) is een metaal dat met zuurstof (O) en waterstof (H) kan reageren. Dit kan op meer dan één manier gebeuren. Het kan de verbinding $Ni(OH) =$ Nikkelhydroxide vormen, maar ook de verbinding $Ni(OH)_2$, waarbij dus twee (OH)-groepen worden gebonden. De ene verbinding kan in de andere overgaan, mits er elektronen kunnen worden toegevoegd of weggenomen.

De andere plaat in de accu-cel bestaat uit zuiver Cadmium (Cd). Het elektrolyet is vrijwel altijd kaliloog (KOH).

Als de twee platen (de ene met Nikkelhydroxide, de andere met Cadmium) in de bak met kaliloog zijn geplaatst, zal er een chemische reactie gaan optreden, die evenwel snel stopt, omdat het overschot aan elektronen van de ene plaat de an-

dere plaat niet kan bereiken. Dit verandert als we buiten de accu een elektrische verbinding tussen beide platen aanbrengen. Dan gaan er de volgende reacties optreden:

- Op de Nikkelhydroxideplaat wordt $Ni(OH)_2$ omgezet in $Ni(OH)$. Daarbij zijn er elektronen nodig om een gebonden zuurstof/waterstofgroep uit de Nikkelhydroxide-verbinding vrij te maken.

- Op de Cadmiumplaat ontstaat uit zuiver Cadmium en het kaliloog de stof Cadmiumhydroxide $Cd(OH)$, waarbij er per reactie juist evenveel elektronen vrijkomen. In principe gaat deze reactie door totdat de gehele Cadmiumplaat in Cadmiumhydroxide is omgezet of totdat de gehele Nikkelhydroxideplaat van samenstelling is veranderd. Het is maar welke plaat het eerste 'op' is. In de praktijk ligt het evenwel wat ingewikkelder.

Dit wat betreft het ontladen van de batterij. Als we elektronen toevoeren aan de plaat die ze uit zichzelf juist wilde afstaan, dan gaat de chemische reactie op die plaat precies omgekeerd: het Cadmiumhydroxide splitst zich in zuiver Cadmium, waarbij de (OH)-samenstelling door het kaliloog wordt opgenomen en het zuivere Cadmium op de plaat neerslaat.

Iets dergelijks gebeurt er op de andere plaat. Hier wordt het $Ni(OH)$ weer in $Ni(OH)_2$ omgezet. Opvallend is dat de ene plaat juist een (OH)-groep afstaat, waar de andere een eentje opneemt. Het gevolg hiervan is dat de samenstelling van de elektrolytische oplossing in het geheel niet verandert. Het kaliloog dient dus alleen als een doorgeefluik van elektronen en (OH)-groepen.

Dit is anders dan bij een traditionele loodaccu, waar het elektrolyet (zwavelzuur) wél deelneemt aan de chemische reacties. Naarmate de loodaccu leger raakt, raakt ook het zwavelzuur op, wat het mogelijk maakt om met een zuurweger de beladingstoestand van de accu te meten. Een zuurweger (bij een NiCd-accu dus eerder een 'loogweger') heeft bij een NiCd-accu geen enkele zin omdat de samenstelling van het loog in principe constant is bij elke ladingstoestand van de NiCd-cel.

Overlading

Tot op dit punt is er geen vuiltje aan de lucht wat betreft de werking. Zowel de elektronen als de (OH)-balans is keurig in evenwicht zolang de chemische reactie nog kan plaatsvinden. Anders wordt het als we de NiCd-accu gaan overladen. Op dat moment is er geen $Cd(OH)$ meer om in zuiver Cadmium om te zetten. Al het Cadmium bevindt zich al in zuivere vorm op de platen. Ook op de Nikkelhydroxideplaten is er geen $Ni(OH)$ meer in $Ni(OH)_2$ om te zetten. Alles is al in $Ni(OH)_2$ -vorm aanwezig. Chemische reacties vinden niet meer plaats wegens gebrek aan om te zetten stoffen. Het enige wat er vervolgens kan gebeuren is het splitsen van

★ De kennis van NiCd-accu's is door de ruimtevaart met sprongen vooruit gegaan.





het water, dat in het elektroliet het overgrote deel uitmaakt. Hierin onderscheidt de NiCd-cel zich dus niet van de lood-accu-cel die als hij vol is, ook gaat 'gassen' of 'koken'. Dit is gevaarlijk omdat het mengsel van zuurstof- en waterstofgas dat tijdens dit proces ontstaat niet voor niets 'knaalgas' wordt genoemd. Het is uiterst explosief. Om dit vrijkomen van knaalgas te voorkomen, gebruiken de fabrikanten van NiCd-cellen vaak een truuik. Zij maken de negatieve plaat een klein beetje groter dan strikt noodzakelijk zou zijn. De positieve plaat houdt men wel op de juiste afmeting. Omdat de negatieve plaat een beetje groter is, hoeft hij niet tot aan zijn maximale capaciteit te worden opgeladen om per saldo toch hetzelfde aantal elektronen te kunnen produceren als de positieve plaat. In de NiCd-accu hebben de negatieve platen dus nog wat ruimte ook al zitten er evenveel elektronen op als op de positieve plaat. Een aantal fabrikanten geven een 10 procent grotere plaat dus 10 procent minder dan zijn maximaal haalbare belading. Zo komt men voor beide platen, ondanks hun verschillende grootte, toch op een gelijke elektrische inhoud tijdens de fabricage. Het grote voordeel ontstaat bij het begin van het overladen. De positieve plaat zal eerder vol zijn dan de negatieve. Daardoor ontstaat er in eerste instantie bij overlading wel zuurstof op de ene plaat maar omdat de negatieve Cadmium-plaat wat groter is, gaat hier de chemische reactie nog wel even door, waardoor er daar geen waterstof ontstaat. Er wordt dus geen knaalgas geproduceerd, want daarvoor zijn nu eenmaal beide gassen

noodzakelijk. Voor de fijnproevers: er wordt zelfs geen zuurstof gemaakt, want de zuurstof kan zich door de elektroliet verplaatsen en kan bij de Cadmium-plaat nog een tijdje meehelpen bij de chemische reactie.

Maar het zal duidelijk zijn dat zelfs zo'n slimme constructie alleen tijdelijk de productie van knaalgas kan tegenhouden. Als men alsmaar doorgaat met laden, dan is op een gegeven moment ook de overmaat aan Cadmiumhydroxide in zuiver Cadmium omgezet en zal het water door de laadstroom alsnog in knaalgas worden ontleed. Mocht dit gebeuren, dan moet de cel dit knaalgas, hoe gevaarlijk het ook is, toch kwijt. Ook NiCd-accu's moeten daarom dus in een goed-geventileerde ruimte worden opgesteld.

Een tweede probleem van overladen is dat hierbij warmte wordt ontwikkeld. Voelen NiCd-accu's tijdens het laden warm aan, dan zijn ze zeer waarschijnlijk overladen. Bij hoge temperaturen worden de afdichtingen en de scheidingslagen tussen de platen aange-tast. Maar ook lagere temperaturen kunnen veel kwaad

doen, met name wat betreft het gevreesde 'geheugen-effect' waarover verderop meer.

Met name bij snelladers kan overlading desastreuze gevolgen hebben. Fabrikanten doen er veel aan om de vorming van zuurstof te verhinderen of om ervoor te zorgen dat het zuurstof een nuttige functie kan vervullen tijdens de chemische reacties. Met name het toevoegen van koolstof kan wel wat zuurstof afvangen, maar al deze middelen kennen een grens en kunnen daarnaast niet voorkomen dat de cel tijdens het overladen heet wordt. Bovendien leiden kunstgrepen als koolstof-toevoeging tot een lagere accu-capaciteit. Waar koolstof zit, kan immers geen Nikkel of Cadmium zitten.

Ook daarin is, binnen grenzen, wel weer wat te doen, want in de praktijk worden de platen nooit geheel opgebruikt. Een Cadmium-plaat wordt nooit geheel in $Cd(OH)$ omgezet. Als er namelijk een laag $Cd(OH)$ op de plaat aanwezig is, wordt de rest van het Cadmium hierdoor van de buitenwereld (= het elektroliet) afgeschermd. Door de platen sponsachtig uit te voeren en daarna te sinteren, verhoogt

men het oppervlak van een plaat en kan de reactie langer doorgaan. De capaciteit wordt bij een gelijkblijvende hoeveelheid Cadmium en Nikkelhydroxide dus vergroot of in ieder geval nuttiger aangewend. Vanwege de langere weg die de elektronen tot in de poriën van de sponsachtige platen hebben af te leggen, wordt de inwendige weerstand van de cel vergroot, wat als een nadeel is op te vatten. NiCd-cellen staan juist om hun lage inwendige weerstand (en daar-



mee lage interne energieverliezen!) in een goed blaadje. Gebruik daarom niet zonder na te denken NiCd-accu's met een hoge energie-inhoud. Het kan zijn dat de inwendige weerstand te hoog is voor de bedoelde toepassing. Vooral zende apparatuur moet gevoed worden door accu's met lage inwendige verliezen.

Geheugen-effect

Men is het er niet over eens of het 'geheugen-effect' bij een NiCd-accu eigenlijk wel bestaat. Of het nu wel of niet bestaat, er wordt het volgende mee bedoeld: Als een accu nooit geheel ontladen wordt, maar bijvoorbeeld altijd maar 25% wordt leeggehaald en dan weer wordt bijgeladen, dan zou de accu gaan vergeten dat hij ook helemaal leeg kan worden getrokken. De 75% ladingstoestand waarop hij altijd maar wordt bijgeladen wordt daarmee een soort nieuwe bodem van het laad/ontlaadproces. Zodoende is de accu dan maar bruikbaar tussen de 75% en 100% van zijn oorspronkelijke bereik, d.w.z. hij levert nog maar een kwart van zijn oorspronkelijke capaciteit. Aanbevolen wordt daarom om de accu van tijd tot tijd in herinnering te brengen dat hij wel degelijk helemaal leeg kan



★ Bijna alle moderne draagbare apparatuur werkt op oplaadbare NiCd-batterijen.



worden gehaald. Men beveelt dus aan om de accu eerst geheel te ontladen voordat men tot laden overgaat.

In hoeverre is dit een fabel en in hoeverre is dit waarheid? Er zit tenminste een kern van waarheid in. Bij ruimtevaartuigen merkte men dit het eerst. In bepaalde satellietenbanen, gedeeltelijk in de schaduw van de aarde, begonnen de accu's inderdaad een geheugeneffect te ontwikkelen. Werden de satellieten vervolgens in een andere baan gebracht, waarbij de aardschaduw geen rol meer speelde, dan waren zij hun oorspronkelijke capaciteit vergeten. Maar het is moeilijk te zeggen in hoeverre een ruimte-reis vergelijkbaar is met aardse toestanden.

Desondanks is men het er tegenwoordig toch wel over eens dat het geheugen-effect ook op aarde wel degelijk bestaat. Het wordt veroorzaakt door de porositeit van de platen. Tijdens de chemische laadreactie wordt Cadmium op de platen afgezet. Normaliter zijn dit zeer kleine kristallen. Dat is gunstig voor de werking van de accu-cel, want op het grensvlak van de kristallen vinden de chemische reacties plaats. Maar kristallen hebben de neiging om uit zichzelf te groeien. Hoe groter de kristallen worden, hoe kleiner hun reactieve oppervlakte wordt in verhouding tot hun inhoud. Hoe langer men het Cadmium niet gebruikt, hoe moeilijker het dus wordt om het aan de chemische reacties te laten deelnemen. Langzaam laden is dus slechter dan snel laden, omdat er bij langzaam laden meer tijd is om grote kristallen te laten groeien. Hoge temperaturen zijn ook slecht, want kristallen vormen zich dan ook gemak-

kelijker. Het zijn allemaal tegenstrijdige eisen, want snelladen gaat in de regel gepaard met temperatuurverhoging.

Men beveelt wel aan om van tijd tot tijd de accu in z'n geheel te ontladen en vervolgens weer op te laden. Op die manier worden de grote kristallen op de platen opgeruimd en vervangen door een poreus laagje kleine kristallen. Dat wil niet zeggen dat het daarmee per se nodig zou zijn om letterlijk iedere keer de NiCd-accu volledig te ontladen voordat men weer tot laden overgaat. Dit kan de nodige schade met

zich meebrengen, omdat accu's meestal uit meer dan één cel bestaan. Men kan deze onmogelijk allemaal exact tegelijk ontladen en de diepst ontlade cellen zullen hieronder leiden. Ontladen is goed, maar doe het langzaam en laat de spanning van de individuele cellen niet onder de 1 Volt komen. Bij deze waarde is de cel 95% ontladen. Na het volgen van de voorgeschreven laadprocedure, moet de cel er weer een tijdje tegen kunnen.

Ook aan de Nikkel-plaat vinden kristalwijzigingen plaats. Hier ligt de zaak wat ingewikkelder, omdat hier niet alleen van kristalgroei sprake is, maar ook van een geheel ander soort kristallen. Iedereen weet dat diamant iets anders is dan grafiet. Desondanks bestaan zowel diamant als grafiet uit zuiver koolstof. Het enige verschil is een andere rangschikking van de koolstof-kristallen: bij grafiet in plakjes, waardoor het een smeermiddel is, bij diamant een driedimensionaal praktisch onspijgbaar raamwerk. Ni(OH) kan net als koolstof ook in twee kristal-



vormen groeien, de bèta- en de gamma-vorm. Deze twee kristalvormen nemen niet beide even graag aan de chemische reacties deel. De gamma-kristalvorm doet dit het slechtste en levert dan ook een accu-cel op die 50 millivolt minder spanning afgeeft. Het laden van NiCd-accucellen via een



druppel-lader (minimaal een 15 uur durend laadproces) veroorzaakt een voorkeur voor gamma-Nikkelhydroxide en daarmee een iets lagere klemspanning. Houd er dus rekening mee dat een zeer traag opgeladen NiCd-cel ook door deze oorzaak circa 1/20 Volt minder spanning zal afgeven. Of dit effect nu ook onder het geheugen-effect valt of een eigen fenomeen is, mag iedereen zelf uitmaken.

Goed laden

NiCd-cellen zijn bijzonder lastig te laden omdat het punt waarop ze vol zijn moeilijk is te meten. De klemspanning blijft nagenoeg constant tijdens het laden en zuurwegers helpen ook al niet. De beste methode die bruikbaar is, heet de Delta-V methode. Deze maakt gebruik van het feit dat de span-

** Portable zendapparatuur, zoals deze in de VHF-band, werkt vrijwel altijd met NiCd-accu's. Niet allemaal worden zij vergezeld van een toegesneden acculader.*



ning op de klemmen plotseling zakt als de cel vol is. De afname is maar gering, 1/100 Volt, maar meetbaar. Er zijn elektronische schakelingen te koop die deze spanningsval kunnen meten, daarbij geholpen door het feit dat hij in korte tijd plaatsvindt. Een nadeel is dat men over veel elektronica-kennis moet beschikken om hem toe te passen. Een ander nadeel is dat men al snel de mist in gaat als in een accu een slechte cel zit, tussen verder allemaal goede.



Gemakkelijker is om de temperatuur te meten van een NiCd-accu. Als deze zo'n 10 graad boven de omgevings-temperatuur ligt, dan is het laadproces vermoedelijk al enige tijd afgelopen. Een derde (natte-vinger)methode is om in ieder geval de cel niet met twee keer zoveel stroom te voeden dan er theoretisch inpast. Als de capaciteit 2 ah is, dan kan



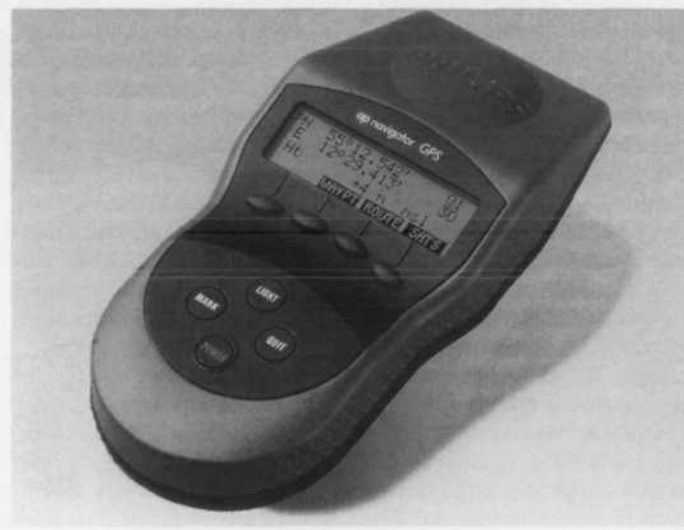
men een volledig ontladen accu weer op de been helpen door er gedurende 2 uur 1 ampere in te pompen, of gedurende 1 uur 2 ampere. Men mag ook 4 uur een halve ampere nemen, zolang het produkt van stroom en tijd maar 2 ah is. In de praktijk neemt men daarvoor een iets hogere waarde. Niet alle elektronen worden namelijk even zinnig benut in de chemische reacties.

In plaats van 2 ampere en 1 uur, neemt men dus wel eens 2 ampere en anderhalf uur. Theoretisch is dit een 50% overlading, maar in de praktijk kan het juist goed zijn. Een vuistregel is dat men wel enkele tientallen procenten te hoog mag zitten, maar dat men in ieder geval nooit de zaak mag verdubbelen.

We hebben het in dit voorbeeld trouwens wel over snellading, want normaliter laadt men niet in 1 of 2 uur. Weet men niets meer van een NiCd-accu dan zijn ah-waarde, dan neemt men zoveel stroom dat hij daarmee in hoogstens 10 uur vol zit. Voor een 500 mah-accu wil dat zeggen, een stroom van 50 milli-ampere.

Wie dat wat te lang vindt duren, kan overgaan tot een wat sneller laadproces, van een derde van de capaciteit aan laadstroom. Voor een 600 mah-accu dus een laadstroom van 200 milli-Ampere. Wie dat geen 3 maar 4 uur doet, zit misschien juist in de overlading, maar in ieder geval niet al te lang. Niet iedere NiCd-accu kan zulke grote (laad)stromen aan. Kijk dus goed naar de maximale stroom die de accu mag leveren of ontvangen, voor zover de fabrikant dit bekend heeft gemaakt. Wie nog sneller wil laden, moet uitkijken naar een speciale NiCd-lader die de ladingstoestand van de accu gedurende het gehele laadproces in de gaten houdt en bijstuurt waar dat nodig is.

Wie een NiCd-accu netjes laadt, kan er lang mee werken. Maar alles kent z'n eind en bij een NiCd wordt dat einde veroorzaakt doordat de platen



een flinke spanning te zetten. Dit heet 'zappen' en als men geluk heeft, verdampt dit tere bruggetje daardoor en is de cel nog een tijdje langer bruikbaar.

Conclusie

- Bij goed gebruik is een NiCd-accu een betrouwbare energiedrager.
- Overduldig veel laden en ontladen is niet gunstig voor de levensloop.
- Het 'geheugen'-effect bestaat wel, maar een diepe ontlading



niet gelijkmatig van chemisch materiaal worden voorzien. Hier en daar ontstaan heuvels en dalen. Ongelukkigerwijze trekken de bergen juist extra stroom aan, wat maakt dat er juist daar de volgende keer nog meer materiaal zal worden afgezet. Als twee bergen van de positieve en negatieve plaat elkaar raken, is er een interne kortsluiting en zakt de celspanning tot nul Volt. Soms kan men dit (hele dunne) contact tussen beide platen opblazen door op de accu kortstondig

hoeft maar af en toe plaats te vinden om dit effect te voorkomen.

- Laden van de NiCd-accu is moeilijk en kan het beste met een automatische laadinrichting gebeuren die op het Delta-V-principe is gebaseerd.
- Zelfontlading is ongeveer gelijk aan die van de loodaccu, d.w.z. circa 1% per dag. Dit maakt dat iedere NiCd-cel na drie maanden leeg is, zelfs als hij in het geheel niet is gebruikt.

Een interessante opvolger van de NiCd-accu is overigens de Nikkel/Metaalhydride-accu (NiMH). Deze zijn nog niet zo lang op de markt en daardoor duurder dan de NiCd-cellen. Hun energie-inhoud is groter, maar ook hun zelfontlading. Na een maand moet men in ieder geval bijladen, ook al lagen ze al die tijd te niksen. Het laden ervan is nog een stukje lastiger dan de NiCd, maar er zit geen milieu-onvriendelijk Cadmium in.

★ *Ofschoon hand GPS-ontvangers niet veel stroom gebruiken, raken de accu's ervan wel degelijk leeg, al was het maar door de zelfontlading.*



Reddingboot Van Heel nu stoer motorjacht

Door Bert Houwink

In de Motorboot van mei 1997 staat op pagina 80 een artikel over reddingboten in Hoek van Holland. Daarin komt uitvoerig de stoomreddingboot aan de orde die er van 1895 tot 1930 dienst deed, de President van Heel. Voor wie de mei-editie van het blad niet heeft geven wij hier, om te laten zien hoe de boot er in zijn eerste jaren uitzag, een foto van het model dat de vader van de huidige eigenaar ervan maakte. Uit die woorden blijkt meteen dat de President van Heel nog bestaat.



★ De stuurstand.



★ Oorspronkelijk was de President van Heel een stoomboot met waterstraalaandrijving.



★ De kajuit.

Hoe het de boot tussen 1930 en nu is vergaan is niet precies bekend. Wel staat vast dat hij nu in blakende welstand is. Met een DAF 475, een gewone schroef in plaats van de oorspronkelijke waterstraalaandrijving en een heel andere indeling vaart hij als een jongeling. Dat wij dat met eigen ogen konden zien is te danken aan de huidige eigenaar van de boot, de heer R.C. Reyinga. Die las het artikel in de Motorboot en nodigde ons uit te komen kijken en te zien wat hij er sinds 1990, toen hij hem kocht voor permanente bewoning, van heeft gemaakt. Op dat moment was hij al opgebouwd als

jacht. De verblijfsruimten waren wel bewoonbaar, maar waren minimaal ingericht. Toch heeft Reyinga eerst drie jaar gewacht alvorens aan de slag te gaan met beter inrichten. Hij wilde zeker zijn dat hij het toen ook echt goed zou doen. Het resultaat is gezellig, scheeps, met alle moderne gemakken en opvallend ruim. De President van Heel is dan ook een forse boot: 16 meter lang, 4,80 meter breed en met een diepgang van ongeveer een meter. Het timmerwerk is allemaal keurig uitgevoerd en een compliment is zeker op zijn plaats. In de voorpiek is bergruimte. Daar is van binnenuit nog het

oude, bolle, voordek te zien met het mooie klinkwerk. Er is nu een vlakker dek overheen gemaakt. Ook achteraan is het bolle dek vlak gemaakt. Achter de voorpiek zijn de douche en toilet geplaatst. Daarachter komt de grote kajuit met ruime stahoogte, een koekoek voor veel licht, goed zittende banken, slaapgelegenheid en een werkbank die niet als zodanig is te herkennen als hij is afgesloten.

Dan ga je een trap op en kom je naast de stuurstand in het grote dekhuis. Achter de stuurstand is aan bakboord de kombuis met alles wat daarbij hoort en is er aan stuurboord

een U-vormige bank om een grote tafel. Daar weer achter is het grote achterdek. De motor staat onder het dekhuis. Varend valt op dat zo'n zwaar ijzeren schip weinig golven verwekt en zich opvallend gemakkelijk laat varen. Vanuit Amsterdam, de vaste ligplaats, toerden de Reyinga's er de afgelopen jaren 100-150 uur per jaar mee. Nu de inrichting klaar is willen zij grotere tochten gaan maken. Met een boot die voor de zee is gebouwd en maar 1,20 meter diepgang heeft hebben zij een enorm vaargebied. De boot zelf is klaar voor een volgend eeuwje varen.

GIDS VOOR GEBRUIKTE MOTORBOELEN

December 1997

Kleine advertenties

Vaarbewijzen Schriftelijk. Nautica Nederland 055-5332033.

Te koop **accu's**, 120 ah f 175,-, 150 ah f 225,-, 200 ah f 270,-, Daveco, Leeghwaterstraat 19, Werkendam, telefoon 0183-501016, 10 procent afhaalkorting, 2 jaar garantie inclusief.

Bootsnaamborden stads-, familie-wapen, letters in messing, rvs, vraag folder Joejab, telefoon 075-6873826.

DSA Holland, bedigde scheeps(aankoop)makelaardij, taxaties tegen vaste prijzen, nationaal en internationaal scheeps-transport. Telefoon: 0252-230733.

Seawings sportkruisers, importeur: Vlaanderen te Medemblik, ook voor reparatie, onderhoud en winterstalling tot 15 ton. Info: 02275-44545, fax 542125.

Stg nautische opleidingen, vaarbewijzen en marifonie, ook bij u in de buurt. Cursusgeld vanaf f 95,-. Centraal nummer 0162-319212.

Mobiel scheepsonderhoud Bert Visser voor al uw schilder- en lakwerk, tevens houtreparatie. Telefoon 035-6561616/06-52881650.

Jachthaven M.H. Tromp Brielle b.v., ligplaatsen van 6 t/m 16 meter, helling en kraan aanwezig. Jachthaven/botenloods/reparatie/onderhoud. Schilder-/laswerk/winterberging/afspuitplaats. Jachtbemiddeling/in- en verkoop boten. R. Meeuwiszonweg 8, 3231 CM Brielle, telefoon 0181-412593, fax 0181-417813.

Te koop **Fjord 26 T.** polyester, 8,20 x 2,99 meter, 97 pk T. diesel, bouwjaar '95, zo goed als nieuw, f 120.000,-. **Seawings 305**, 9,60 x 3,35 meter, 230 pk. T. diesel, bouwjaar 96/97, polyester, zo goed als nieuw, f 245.000,-, beide schepen zijn zeer compleet, info: Vlaanderen 0227-544545.

Jonge man, 34 jaar, biedt zich aan als **meewerkend venoot** met kapitaaldeelname in jachthaven of scheepsreparatiebedrijf (geen admin./kantoorwerk), ervaring in las-schilder- en onderhoudswerkzaamheden. Informatie 024-3778012.

Aardig maatje gevraagd. Dobberen op de Vecht etc. Ak gratis, ongeveer half juli, telefoon 0235323070.

Te koop **Bayliner** speedboot met 115 pk Yamaha b.b., incl. trailer en toebehoren, scherpe prijs, telefoon 038-4659353.

Te koop **Sessa Key Largo** 16 met Yamaha 60 pk en trailer, 2 jaar, vaarklaar, telefoon 0172-408587.

Te koop **motorvlet**, type Poolvlet, rondspant, ak, 9,50 x 3,20 x 0,85 meter, Solé 48 pk 1996, kluipent, '96, teak dekken '92, fraai model, compleet uitgerust. Vraagprijs f.89000,-, telefoon 0181-452151/451177.

Te koop **Kilkruiser**, zeer weinig vaaruren, 7,10 x 2,85 meter, 40 pk Peugeot diesel, prijs f 25.000,-, telefoon 0166-662922.

Te koop **Ten Broeke**, 7,60 x 2,65 x 0,90 meter, Mercedes 40 pk OM 636, 1974, veel vernieuwd, met bijboot. Compleet, vraagprijs f 20750,-, telefoon 0725338696, ligplaats Vinkeveen..



Te koop **Onedin** 6,85 meter, cabrio kap, in perfecte staat, bb Mercury 50 pk, 2 x ijskast, wc, keuken, elektrische ankerlier, viszoeker Lowrance x 40, 2 luxe stuurzetels, nieuwe inrichting, laklaag en anti-fouling. Prijs Bef.350000, telefoon 0032-34808198.

Bosch brandstofpomp voor 6-cilinder, prijs nader overeen te komen, telefoon 055-3555715.

Te koop **Polaris Beta**, 7,35 x 2,85 x 0,60 meter, volledig uitgerust, zeer mooi schip. Prijs f 37.500,- of inruil tegen Beachcraft rond 9 m. met bijbetaling. Telefoon 035-6854805.

Te koop **Verrykotter**, 10,98 x 3,50 meter, Daf 575, 105 pk, geheel compleet, goed onderhouden, vraagprijs f 149.500,-, telefoon 0227-591904.

Te koop **Orion zeilboot**, 6 x 2 meter, alu. mast, b.b. motor 4 pk, f 6200,-, telefoon 0174-248362.

Leren motorbootvaren? ANWB en CWO-erkend, 020-6254760 of 06-52847875. **Magister Maritime**.

Jachtservice **Van Swaay**, reparatie, onderhoud enz. Haalderen (Gld), telefoon/fax 0481-463952.

Te koop **Gillissen vlet**, 10,50 x 3,25 meter, verhoogd achterdek eigenaarshut/buitenstuurstand, 1990, in nieuwstaat, veel accessoires, 70 pk Mitsubishi, f 250.000,-. Telefoon 0183-503291.

Orka All-boatservice, totaal mobiel scheepsonderhoud, verhuur toer-kanos. Telefoon 010-4327624.

Te koop **Super Van Craft**, 1972, 11,60 x 3,55 x 1,25 meter, 2 x Daf diesel, 2e stuurstand, douche, 2 x toilet, koelkast, kompas, steunzeil, 1,5 kw aggregaat, omvormer, bijboot 4 pk Suzuki aanhangmotor, complete inventaris, prijs n.o.t.k., telefoon 0168-328564.

INTERIEURSERVICE

Van der Meijden staat voor vier generaties vakmanschap.

BEZOEK ONZE UNIEKE SHOW-ROOM



Van der Meijden Maritiem

AAN DE HAVEN IN BOVEN-HARDINXVELD TEL. (0184) 675556



Lengte 13,50, breedte 3 meter, diepte 1,40 meter, Daf diesel 120 pk, meetbrief, bouwjaar 1950, vraagprijs f 40.000,-. Telefoon 010-4855886.

Commerciële man, Zuid-Friesland kenner, in bezit vaarbewijs en alle rijbewijzen, durft te varen met grote motorschepen. Ook harmonica speelman. Zou graag in contact willen komen met iemand die voor hem passende bezigheid heeft. Bijvoorbeeld rondvaart. Telefoon 0561-433544.



Te koop **patrouillevaartuig**, ex RP 16, lengte 14,5 meter, 240 pk GM, radar, marifoon enz. In uitstekende staat. Prijs f 98.000,-, telefoon 0416-311976 of 0652-535992.



Te koop **Super Van Craft** 1975, 12,60 x 3,65 meter, 2 x Daf 105 pk, 4 plus 2 slaappleatsen, veel extra's, in prima staat. Winterstalling in werf, ligplaats Zutphen, f 220.000. Telefoon Duitsland (0049) (0)7443-8119.

Te koop speciaal gemaakt **winterkleed voor Risor 27**. Telefoon 058-2128027.

Te koop **Aquatron** 2350 sl, 7 meter, motor Magnum Mercruiser, kleur wit/blauw. Telefoon België 0032/92306671, na 20.00 uur.

Makelaar beëdigd



Wiepko Bos uit Kampen is vorige maand door de Zwolse rechtbank beëdigd als jachtmakelaar. Bos, die zijn loopbaan is begonnen als stuurman op de grote vaart, is al 20 jaar actief in de jachtmakelaardij. Hij werkt sinds drie jaar bij Blij en Hetterschijt, een makelaarskantoor met vestigingen in Zwartsluis, Dintelmond en Enkhuisen.



Te koop **Super Lauwersmeer**, 11,20 x 3,20 x 1,20 meter, bouwjaar 1978, 120 pk boegschroef, rvs railing, 8 slaappleatsen, staat op de wal, vraagprijs f 155.000.- telefoon 0174-383057.



Te koop **Polaris Manta HT AK**, 1980, 106 pk, Volvo P, in zeer goede staat. Telefoon 0318-414272.

Te koop **tek. uitslagen** op board en mallen van rondspant motorsailer geb. als motorkotter. Mooi schip, prijs f 2500,-, telefoon 036-5332263.

Te koop **Cascaruda kruiser**, 9,00 x 2,85 meter, 60 pk Merc. diesel, nieuwe hydr. besturing, warm en koud water, zelflozende open kuip, zeer compleet schip, vraagprijs f.45.000,-, telefoon 010-4826546.

Te koop **Nelson mobiele kraan**, 7 tons, in goede staat, inruil auto, boot ect. mogelijk. Telefoon 0252-212410.

Het is zo stil dat we fluisterend praten...

Aan boord van hun Dreamwest vervolgen Kees en Nancy Roemers aan de westkust van Canada hun verkenning van Desolation Sound, de Straat van de eenzaamheid aan de westkust van Canada. Het eerste deel van hun reisverslag over dit gebied stond in Motorboot van augustus.

Dat die roeiboot er ligt, verbaast ons, we hebben niets van zijn komst gemerkt. De zware storm van de afgelopen dagen heeft onze energie aangetast en blijkbaar hebben we zo vast geslapen dat de wereld om ons heen even niet bestond. Later op de dag ontmoeten we Bruce, de stoere vent van achter in de veertig die op de roeiboot thuishoort. Hij kocht de boot, voorheen in gebruik bij de reddingbrigade, voor 250 Canadese dollars en bouwde hem vervolgens zelf op. Volgens hem heeft zijn vaartuig de ideale maten van 6 x 1 meter. Hij ontwikkelde een plan om vanuit Vancouver naar Juneau in Alaska te roeien. Bruce heeft twee mislukte huwelijken achter de rug en verloor een dierbare vriend met wie hij jarenlang in de houtindustrie werkte. Sindsdien rookt hij drie pakjes sigaretten per dag. Daar wil hij mee stoppen, bovendien wil hij meer tijd aan zichzelf besteden en ontdekken wie hij eigenlijk is. 'Ik denk met roken te kunnen stoppen door mezelf uit te dagen, zodat ik daardoor volkomen in beslag word genomen,' vertelt Bruce. Hij is naar Heriot Bay gekomen om zijn drijfzakte spullen, zoals kleren, tent en slaapzak, te drogen. 'Ik heb door het slechte weer bijna geen voortgang gemaakt,' zegt hij. 'Mijn handen waren verkrampt door het ijskoude buiswater.' Toen hij zestien dagen geleden Vancouver verliet, was hij te optimistisch. Zijn handen moesten nog eelt krijgen. Na twee dagen roeien kon hij niet verder. De blaren wa-

ren zo pijnlijk, dat hij ze eerst moest laten genezen. 'Ik roei nu constant 24 slagen per minuut en doe drie mijl per uur. Per dag leg ik een gemiddelde af van 24 mijl, als ik acht uur roei. Daar ben ik trots op,' zegt Bruce. Hij toont de binnenkant van zijn handen. Die voelen aan als schuurpapier. Hij stapt in zijn boot en laat zien waar hij zijn spullen stouwt. De roeispanen zijn gemaakt van vurenhout en wegen bijna niets. Een smalle vin loopt over de rug van de spaan. 'Het lijkt wel beeldhouwwerk,' zegt Kees als hij zijn handen erover laat glijden. Bruce knikt instemmend. Zeekaarten liggen opgerold in een witte koker terwijl een wekker

aanwezigheid van beren of poema's, dan blijf ik in de boot. De vis die ik vang, is meestal te veel voor mij alleen. De rest gooi ik terug, dan hebben de krabben ook wat,' grapt hij. In de loop van de zomer hoopt hij Alaska te bereiken. Bruce heeft dan zo'n tweeduizend kilometer geroeid, de afstand Parijs-Stockholm. Wat hem betreft is hij dan een niet-roker en een ander mens.

Gorge Harbor

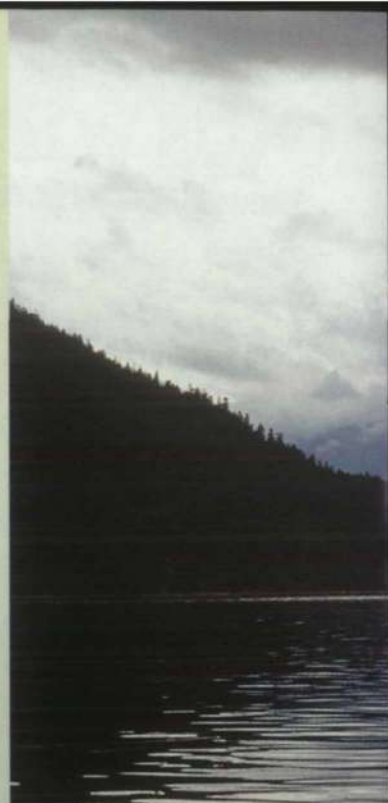
We zitten gebogen over het kaartenboek van Jervis Inlet en Desolation Sound. Er zijn mogelijkheden genoeg om een tocht meer noordelijk uit te stippelen. Het stroom- en getij-



★ De bakker van Squirrel Cove.

achter hem is vastgeschroefd. Een éénpits kooktoestel en een draagbare radio zijn in plastic opgeborgen onder de roeibank. 'Het eten en slapen is meestal geen probleem,' zegt hij. 'Ik trek de boot op een strandje en gebruik de tent. Als ik me niet veilig voel door de

denboek zullen we vanaf heden serieus moeten hanteren. Ook al gaat de boot snel, de gevaarlijke stroomrafelingen mogen niet onderschat worden. Vandaag varen we naar Gorge Harbor op Cortes Island. Om daar te komen moeten we eerst in de breedte Sutil Channel oversteken. We heb-



★ Het kerkje bij Gorge Harbor.

ben een koerslijn naar de boei van Sharkspit getrokken, omdat een gevaarlijke uitgestrekte zandplaat heel dicht bij Corteseiland doorzet. Als we de baai van Herriot verlaten, valt het water daarbuiten niet mee. Er staat een steile golfslag, die niets met de wind te maken

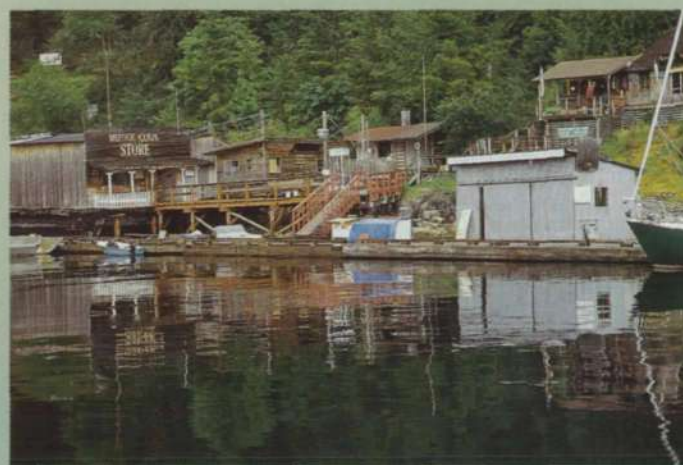


★ Teaherne Arm.

langs de vele boven en onder water liggende rotsen. Met kromme tenen kras ik de snel na elkaar komende boeien af op de kaart. Gorge Harbour is moeilijk te vinden omdat de toegang een smalle spleet is tussen twee hoge rotswanden. De doorgang staat bol van de stroom, die we plotseling mee krijgen. Een visboot wil net de baai verlaten en komt volle kracht op ons af. Ook wij moeten meer gas geven om bestuurbaar te blijven. Er ontstaat een kolkende massa water om de boot waar niemand op berekend is. Kees geeft nog meer gas en de Dreamwest schiet dank zij haar diepe V-vorm gemakkelijk over de rafelingen heen. Het gaat allemaal te vlug om op de natuur te kunnen letten. We slaken een diepe zucht als daarna een mooie baai zichtbaar wordt. In het midden ervan liggen een paar rotseilandjes die met verwaide struiken zijn begroeid. We kiezen de meest beschutte ankerplaats en gaan na het avondeten vroeg naar onze kooien. De baai, die zo beschut en opgesloten leek, vertoont gedurende de nacht zijn streken. Door de hoge rotswanden ontstaan gemakkelijk valwinden. In de dagen die volgen, verslechtert het weer. We liggen opgesloten en kunnen geen kant op. Het anker houdt prima, maar de valwinden veroorzaken een turbulentie waar niet allen de boot maar ook wij duizelig van worden.

Bezoek

Als we verder kunnen varen en koers zetten naar Mansonlanding is het stralend weer. Mansonlanding is een natuurreservaat dat vijf mijl verderop ligt. Het navigeren ernaar toe is niet moeilijk. Het reservaat heeft een lang en stevig steiger waar aan weerskanten aan kan worden afgemeerd. Overnachten is gratis, maar omdat de steiger helemaal de Straat van Georgia inkijkt, trekt het ons niet aan om voor de nacht te blijven. We maken een prachtige wandeling door het natuurgebied waar we afwisselend duinen, stranden en binnenmeertjes tegenkomen die



★ Refuge Cove.

de baai van Whaletown. Deze naam heeft onze interesse gewekt en daarom wijken we iets van de koers af. Een kleine veerboot steekt zojuist zijn boeg om de hoek van de baai. De boot vaart dagelijks van Whaletown naar het eiland Quadra aan de overkant. Als we aan een krakkemikkig steiger hebben vastgemaakt, zien we gigantische adelaars vanuit een boom naar ons loeren. Alles is oud en versleten, ook de veerstoep en een verderop gelegen winkel van Sinkel. Daar kopen we een paar ansichtkaarten en een ijsje. Verder is het uitgestorven. Een eindje verderop komt een dikke vrouw, die al lang niet meer op haar zadel past, langs fietsen. Ze zegt geen woord. Als we achterom kijken, is ze in het niets verdwenen. Een zwarte hond, blijkbaar gewend zich

zelf uit te laten, loopt met ons mee. Na een bocht staan er enkel huisjes, waarvan er twee bewoond zijn. De anderen staan leeg. We lopen op de smalle verharde weg tussen gigantische pijnbomen en bereiken een wit kerkje. Er brandt licht en daarom proberen we de kerkdeur. Tot onze verbazing gaat die open. Opeens staan we in een andere wereld. Naast het altaar flikkeren enkele kaarsen. Het ruikt naar wierook. We nemen plaats op de achterste bank en zijn onder de indruk van de eenvoud die dit kerkje uitstraalt. Een volkomen rust overvalt ons. Hoe lang we hier gebleven zijn weten we niet, want de tijd staat even stil.

De boei van Sharkspit is niet moeilijk terug te vinden. Van daar varen we in beschut water door de doorgang van Uganda. Deze loopt heel dicht

heeft. We varen met een aanangepaste snelheid, die niet boven de twaalf knopen komt en houden de GPS 'stand by'. Van de koers komt niets terecht, zoveel worden we weggezet. We corrigeren keer op keer en als we de boei van Sharkspit op de kop hebben, gaan we verder op zicht naar

vollopen via een doorbraak uit het verleden. Sterntjes duiken bliksemsnel in het water en vangen kleine visjes. Hun kierende krijs overstemt het zachte geruis van het water. Een paar kinderen vermaken zich barrevoets met het oprapen van de mooiste schelpen. Als we terugkeren bij de boot, ligt deze zacht te wiegen. De lucht is strak blauw en er is geen zuchtje wind.

Van een afstand zien we een zeilboot langzaam tuffend dichterbij komen. De zeilen liggen slordig op het dek, terwijl een stuk voorzeil door het water sleept. Het is een vieze, slecht onderhouden boot van een meter of tien. Achter het roer staat een vrouw die het evenbeeld is van haar boot. Haar plakkerige blonde haren doen vermoeden, dat zij in geen tijden een douche heeft gehad. Zij blijkt helemaal alleen te zijn en wil langszij komen. Kees roept dat zij stootkussens moet gebruiken en gebaart dat er voor ons nog voldoende plaats is. Zij reageert niet en voordat wij het beseffen springt zij met haar modderlaarzen bij ons aan boord en maakt zij een touw vast aan onze preckstoel. Zij mompelt dat afmeren hier vrij is en dat zij kan doen en laten wat zij wil. Voor wij het weten, zet zij haar motor in de achteruit waardoor de boeg van haar boot tegen die van ons knalt. Als het mens met een plof op ons motorluik stapt en de stei-

ger op wil rennen, grijp ik haar bij haar nekvel, sleur haar terug en spreek haar toe in het Nederlands. Zij begrijpt dat zij moet opdonderen en stapt kwaad terug op haar boot. 'Je kunt terugkomen als je meer manieren hebt geleerd,' roept Kees haar nog na.

Refuge Cove

Die avond gaat de zon bijzonder mooi onder. Toch varen we terug naar Gorge Harbor voor de nacht. We bestuderen de kaart. Twintig mijl noordelijker ligt het eiland West Raddonda. Als we dat naderen, ontdekken we achter een eiland waarvan de naam niet op de kaart voorkomt, Refuge Cove. Deze kleine havenkom is verrassend. We meren af langs een U-vormig steiger, waar ook een tankstation is. Het is een kleine nederzetting die bestaat uit een paar knusse huisjes, een rommelwinkel waarin het postkantoor is gevestigd en even verderop een café dat ook dienst doet als ontmoetingscentrum. Het is allemaal kleinschalig opgezet. Er lopen houten voetpaden omheen. Vanaf de steiger kun je bij de winkel en het café komen, de rest van de paden zijn particulier bezit. Er wonen en werken twaalf mensen. Zij hebben geen andere mogelijkheid om zich te verplaatsen dan met een eigen boot of per watervliegtuig. De meesten varen, als de situatie zich voordoet, naar een ander eiland



★ Overall prachtige bloemen.

vanwaar wel een veerboot regelmatig naar de vaste wal gaat. Refuge Cove heeft geen wegen, daar zijn de rotsen te steil voor. Met zijn twaalf bezitten de bewoners een deel van het eiland, maar omdat het onherbergzaam is, zijn er geen mogelijkheden voor verdere ontwikkeling. Dat is maar goed ook, vinden ze, want ze hebben onderling een overeenkomst gesloten dat er niets mag veranderen. Met elkaar hebben ze één douche, één wc en één wasmachine. Wie hier als toerist komt, mag deze ook gebruiken. Voor elke boot die hier komt geldt een vast tarief van vijf Canadese dollars per overnachting, met gebruik van water (dat in de rotsen wordt opgevangen). De winkel staat op een oude houten schuit, die bij laag water droog valt. Het café wordt gerund door de vrouw van de bakker. Zij woont met haar man in een huisje dat op twintig meter hoogte tegen de rotsen is aangebouwd. Het watervliegtuig brengt het meel, dat later met een elektrische lift bij hun huis omhoog wordt gehaald. De gebakken broodjes gaan met dezelfde lift naar beneden en worden met een tweewielig karretje over het voetpad naar het café gereden. Het watervliegtuig komt enkele keren per week. Dan is het een drukte van belang. Er worden brieven en postpakketten aangevoerd, ook komen er enige passagiers mee. Die varen dan met een eigen boot verder naar het eiland waar zij thuishoren. De komst van een vliegtuig is een gebeurtenis van de eerste orde. Bootjes van andere eilanden komen aanvaren om de post op te halen. Daarna staan de mensen rustig in een rij bij het café te wachten voor een kop koffie en een muffin. Als de avond valt, zijn er twee zeilboten overgebleven. Er is

plaats voor minstens dertig boten. We lopen over de steiger en maken een praatje met de mensen op de zeilboten. Het is zo stil dat we fluisterend praten om geen echo te horen. In de huisjes brandt schamel licht. We lopen langs het café en de winkel, die om vier uur al gesloten zijn. Glimwormpjes vliegen als kleine fakkeltjes rond. Het water fluoriseert onder een heldere maan.

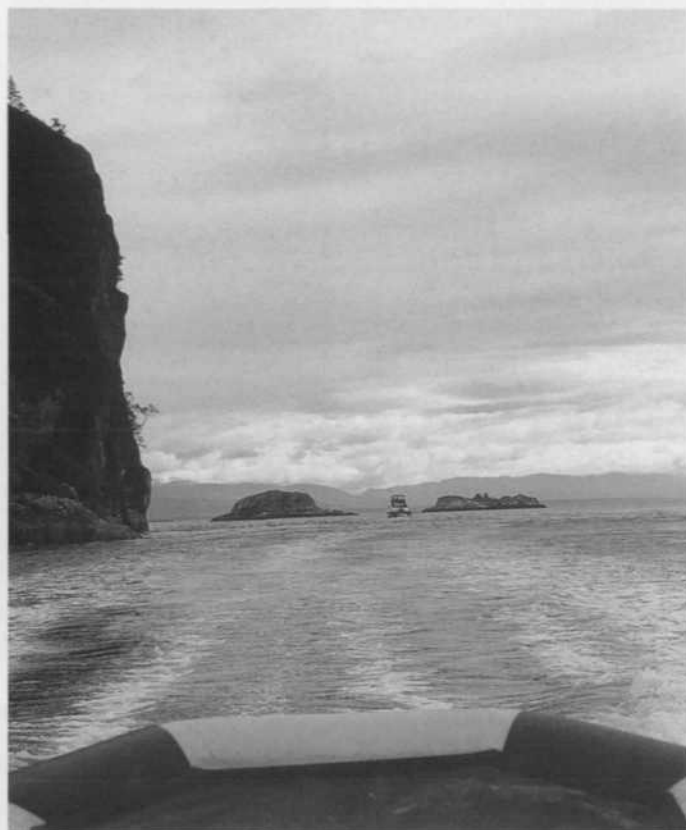
De volgende dag maken we geen haast. Met de bijboot roeien we 'om de hoek' naar een doodlopende kreek. Hier zijn een paar plekjes bouwgrond beschikbaar, vlak erachter verrijzen de steile rotswanden. We roeien langs enkele half afgetimmerde huisjes. Wat verderop is een drijvende woonhut waarvan alle ramen open staan. Een baby huilt, een hond ligt ontspannen naar ons te kijken. Een schamele boot met een oude buitenboordmotor is het enige vervoer. Er is geen mogelijkheid om aan wal te stappen. Een jonge vrouw kijkt even nieuwsgierig naar buiten en steekt haar hand op. Later horen we dat ze met haar man de viskwekerij in de gaten moet houden.

Valwinden

Teakerne Arm en Squirrel Cove zijn onze volgende bestemmingen. De eerste prikkelt onze nieuwsgierigheid. We willen weten hoe wij over de uitlatingen van George Vancouver, de ontdekker van dit gebied, zullen denken. Hij werd, toen hij voor vele maanden bij de waterval was gestationeerd, zo depressief dat hij de naam Desolation Sound bedacht. Als we Teakerne Arm bereiken, zien we gigantische rotswanden, steil, grauw en donker. De stroming is verward en onberekenbaar, de valwinden zijn zo heftig dat - als zij het water bereiken - er



★ De roeilboot van Bruce.



★ Het kerkje bij Gorge Harbor.

onmiddellijk witte koppen op staan. De waterval dendert omlaag. Mos is de enige begroeiing. De doodlopende arm is somber en onheilspellend. Als we de boot stoppen om een paar foto's te maken, voelen we de beklemming van deze kille en vochtige omgeving. De zon heeft er nauwelijks vat op.

We keren om en varen door naar Squirrel Cove, via Lewis

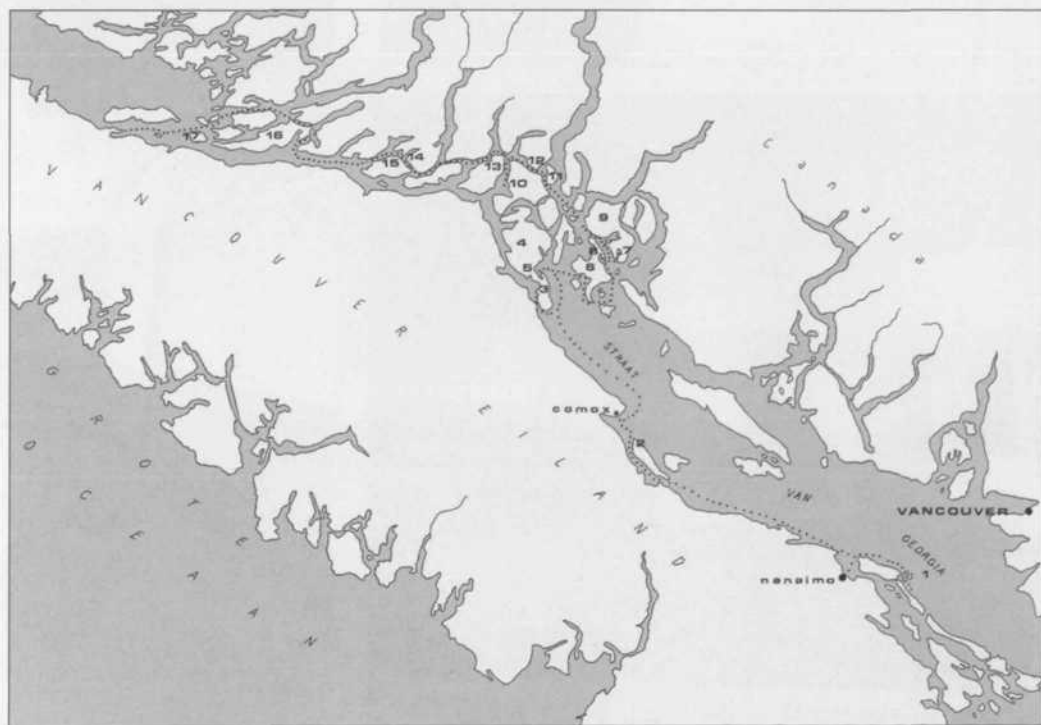
Channel. Deze inham is ruim en mooi, met een afwisselende begroeiing van loof- en dennebomen. We ankeren in acht meter diep water. Hier voelt het open, vooral omdat de bergen verder weg zijn. Enkele zeilboten liggen ver verspreid op anker. Als we de inham binnenvaren, zien we in een afgelegen hoek op een rots een huisje staan. Er hangt een spandoek onder de veranda met als opschrift: 'Vers gebak-

ken brood en gebak'. We roeien er met de bijboot naar toe maar door het lage water blijkt het onmogelijk bij het huisje te komen. Terwijl we ons vasthouden aan een vervallen steiger, horen we een stem 'hallo' zeggen. Een man steekt vanaf de veranda zijn hand op en komt naar ons toe. Hij moet eerst over een bruggetje lopen voor hij de steiger kan bereiken. Hij blijkt de bakker te zijn. In de zomer bakt hij op bestelling broodjes voor de varende bezoekers. Hij is een gespierde, corpulente, wat oudere man. Zijn lichtblauwe ogen en blozend gezicht verraden dat hij een levensgenieter is. Hij vraagt of we brood nodig hebben, maar als we vertellen dat we zelf bakken, zegt hij met een zucht: 'Gelukkig, want ik wil ook tijd voor mijzelf overhouden'. Hij vertelt dat hij het in het hoogseizoen druk heeft, maar als we vragen hoe druk, blijkt het maar om een handvol klanten te gaan. 'Nou ja, ik bak niet voor iedereen,' zegt hij, 'ik ga meestal langs voor een borrel.' Vervolgens kletsen we de hele Verenigde Naties bij elkaar en als hij besluit naar huis te gaan, is het inmiddels hoog water. 'Ik vrees dat ik een lift nodig heb,' lacht hij. Ik hou hem stevig bij zijn broek vast, terwijl hij met één been in de boot stapt. Zijn andere been moet wat bungelend buiten blijven hangen omdat onze boot niet op deze be-

zetting berekend is.

De volgende dag roeien we naar de andere kant van de kreek om de daar stromende zoetwaterbeek te vinden. Het watertje komt van het meer, dat hoger ligt dan de kreek. Bij de scheiding is een natuurlijke dam ontstaan, waar het water zich ophoopt. Wanneer de hoeveelheid smeltwater van de bergen te groot wordt, loopt de dam over. Dan pas komt de beek in beweging en vloeit het zoete water af naar zee. Rond het meer staan prachtige frisgroene esdoornbomen. Het zonlicht filtert door de bladeren. De vogels kwelen luid en een paar meeuwen wassen zich in het water op de plek waar het zoete en zoute water zich vermengen. Paars-roze zesterren liggen verborgen tussen de stenen van de beek als een kluwe bij elkaar en laten het voedselrijke water over zich heenstromen. Op het meer kwaken de eenden en in de inham scharrelen de ganzen langs de rotsen. De zon is niet weg te krijgen, vandaag. De maan vertoont een wazige sikkel aan een stralend blauwe hemel.

Volgende keer: De vissers van Alaska



★ De gevaren route (stippellijn).
1-Flatlop Eilanden, 2-Denman Eiland, 3-April Point, 4-Quadra Eiland, 5-Drew Harbour/Rebecca Spit/Heriot Bay en Inn, 6-Cortes Eiland, 7-Refuge Cove, 8-Squirrel Cove, 9-Redonda Eiland, 10-Sonora Eiland, 11-Stuart Eiland, 12-Gillard Passage/Dent Rapids, 13-Shoal Bay, 14-Whirlpool Rapids, 15-Hardwick Eiland, 16-Blind Channel, 17-Minstrel Eiland.

Op en top Italiaans

Motorbootbouwer Ferretti belichaamt alles wat goed is aan de Italiaanse jachtbouw. Het bedrijf heeft een voortreffelijk evenwicht gevonden tussen de hoge technische eisen die moderne motorboten stellen en de stijl en luxe waarvoor de Italiaanse werven beroemd zijn. De nieuwste uitbreiding van het productieprogramma is de 185 Fly.

Door Dag Pike

Ferretti begon in 1968 met het bouwen van zeilboten en introduceerde zijn klassieke serie motorjachten in 1980. Nu produceert het bedrijf van de zeven modellen van deze serie gemiddeld vijftig boten per jaar. Het is een van de grotere Italiaanse werven, die exporteert naar landen over de hele wereld.

Ferretti heeft ook een van de sterkste wedstrijdteams in de zeeracerij. Het won daarmee in 1994 een wereldkampioenschap en het ziet er naar uit dat het die prestatie dit jaar gaat herhalen. De ontwikkelingen in de racetechnologie worden direct overgenomen in de techniek voor de jachten die in serieproductie worden gemaakt. Die techniek zit grotendeels verborgen achter de glanzende afwerking van de motorjachten van Ferretti, maar komt duidelijk tot uiting in de be-

trouwbaarheid van de boten en in de goede bouwmaterialen die worden toegepast. Het gebruik van kevlar in de composiet gebouwde rompen is een voorbeeld van dat laatste. Ferretti was een van de eerste Italiaanse werven die computerprogramma's toepasten bij het ontwerpen van rompen en interieurs.

Laag profiel

De 185 Fly is de recente toevoeging aan de serie Ferretti-modellen. De boot heeft een langer en lager profiel dan oudere modellen. Hij heeft een gematigde-V romp en een scherpe boeg waarmee de boot ook tegen de golven in goed presteert. De breedte ter plaatse van de kim is onge-



★ Ferretti 185 Fly.



★ Eigenaarshut.



★ Salon.



bruikelijk groot en de kimlijn zelf loopt naar voren toe hoog op. Dat leidt tot een sportief aanzicht. Een knik in het vrijboord maakt dat het profiel lager oogt. De knik gaat achteraan over in het brede, in de romp geïntegreerde zwemplatform en ook dat maakt dat de boot lager lijkt dan hij is. De deklin heeft een bolle zeeg, wat een goed uitzicht vanuit de binnenstuurpositie bevordert, en de vorm van de opbouw past precies bij die van de romp. De opbouw is gedeeltelijk verborgen achter lage verschansingen met erboven een roestvast stalen zeering. De verschansingen zijn bij de boeg wat naar binnen gebogen en dat versterkt het sportieve beeld van de boot. Het dak van de kajuit loopt naar de stuurhuisramen op en die lijn gaat met een lichte knik over in de stuurbrug, om daar met het windscherm naar voren te buigen en zo een agressief accent te geven. De profiellijn loopt naar achteren door in de korte boogmast waar een lage reling de mensen op de brug beschermt. Achteraan op de open brug kan een waterscooter worden geplaatst met hulp van een kleine kraan, terwijl het zwemplatform lang genoeg is om er een bijboot op te leggen. Op het platform zijn ook een elektrisch werkende inklapbare trap en -boven de bijboot- een hydraulische loopplank ondergebracht.

Mooi hout

De open stuurbrug biedt veel plaats om te zonnebaden. Op de brug is een open eetgelegenheid, geflankeerd door koelkast en drankenbar. De stuurpositie, iets uit het midden aan stuurboord, is via een binnentrap direct verbonden met de binnenstuurstand. Via een deur vlak daarnaast kom je buiten op het hoofddek. De binnenstuurstand is voorzien van alle instrumenten en verfraaid met veel houtwerk waardoor hij goed aansluit bij het verdere interieur. Tegenover de binnenstuurstand is, een trede hoger gelegen, de eetgelegenheid met een V-vormige zitbank om de tafel. Vlak daarachter is de lage gelegen





★ Zit- en eetgelegenheden op de open brug.

kombuis, volledig ingericht om hele maaltijden klaar te maken. Voor de werkvlakken in de kombuis is graniet gebruikt, maar ook is er het mooie hout van de overige inrichting in aangebracht zodat alles goed bij elkaar past. De kombuis is zorgvuldig ingedeeld. Een deur voorin onder de eethoek leidt eerst naar een werkruimte met wasmachine en droger en dan naar de dubbele bemanningshut.

De salon glanst met de warmte van zorgvuldig gelakt donker mahoniehout. De kleur daarvan past goed bij het crème van de leren banken. De typische Ferretti-manier om de zachte plafondbedekking met stroken hout in te delen, benadrukt de kwaliteit van de interieurinrichting en helpt de verfijnde sfeer te creëren waar de werf beroemd om is. Deze ambiance wordt nog versterkt door de met zorg uitgezochte stoffen. De schuifdeur achteraan geeft rechtstreeks toegang tot de grote kuip waar het mooie teakdek een meer praktische indruk geeft. Vanuit de

kuip is er een toegang tot de eronder gelegen motorkamer en een bergruimte.

De 185 Fly waar wij mee varen, was er een in de Amerikaanse uitvoering. Daarbij is de eigenaarshut voorin gelegen en zijn twee tweepersoons hutten gesitueerd tussen de eigenaarshut en de bemanningshut. Alle hutten hebben een naastgelegen toiletruimte. In de Europese uitvoering heeft de eigenaarshut meer nadruk doordat hij midscheeps de volle breedte van de romp in beslag neemt. In dat geval zijn er in het voorste deel een dubbele VIP-hut en een tweepersoons gastenhut. De glimmend gelakte houten wandbekleding en meubilering zijn ook in die hutten toegepast. Al met al is er op de kwaliteit van de afwerking en de mate van comfort die de mensen van Ferretti hebben afgeleverd, niets af te dingen.

2300 pk

Doordat de motoren zijn opgesteld met V-aandrijving kon de motorkamer apart achterin

worden gesitueerd. De standaard motorisering van de 185 Fly bestaat uit twee MTU-diesels van 1150 pk. Die leveren voldoende kracht om de boot een snelheid van ruim 30 knopen (55,5 kilometer per uur) te geven. Dat is een flinke prestatie voor een luxueus jacht van deze stijl. Twee generatoren leveren de gewenste elektriciteit, in het bijzonder voor de verkoeling. Vooral in de motorkamer is de goede kwaliteit van de technische voorzieningen te zien. De voortreffelijke geluiddemping maakt dat overal in de boot, ook bij snel varen, gewoon een gesprek kan worden gevoerd. De standaard boegschroef maakt het manoeuvreren met de 185 ook in de beperkte ruimte van een jachthaven eenvoudig. Op open water leveren de MTU's hun kracht met soepel gemak en dat draagt bij aan het raffinement van dit motorjacht. De boot accelereert krachtig en in de golven zijn de rompbewegingen onder de meeste omstandigheden beperkt. Met de zee op de kop bewijst de scherpe boeg goede diensten, als de condities moeilijker zijn helpen de trimvlakken om de boeg laag te houden. De kleine straf daarvoor is dat de boot dan iets ruwer vaart. Is de scherpe boeg een voordeel bij golven op de kop, tegelijk biedt hij voorin voldoende reservedrijfvermogen om flinke lift te hebben in een meelopende zee. Kortom: de boot laat zich varen op een manier die past bij zijn luxueuze stijl en beschikt over voldoende reserves voor als de omstandigheden toch vervelend worden.

In het kort

De belangrijkste gegevens van de Ferretti 185 Fly zijn:

- lengte: 19,20 meter;
- breedte: 5,45 meter;
- diepgang: 1,50 meter;
- gewicht: 38,5 ton;
- brandstof: 4050 liter;
- drinkwater: 920 liter;
- motoren: 2 x MTU 1150 pk;
- ontwerp: van de werf zelf;
- bouwer: Cantieri Navali Ferretti, Italië. Telefoon: +39 543 780108, fax: 739047.

Eigen mensen

Met de 185 Fly hebben de jachtarchitecten en technici van Ferretti een zeer verfijnde boot gemaakt waarmee de toch al hoge standaard van de werf nog hoger is komen te liggen. In tegenstelling tot veel andere bouwers van motorjachten werkt Ferretti niet met externe ontwerpers. Het bedrijf geeft er de voorkeur aan de vaardigheden van de eigen mensen te gebruiken. Dat heeft ertoe bijgedragen dat een unieke Ferretti-stijl is ontwikkeld, het heeft ook geleid tot de meer conservatieve uitwendige lijnen van de 185 Fly in vergelijking met concurrerende modellen. De overweging daarachter is dat liever wordt gekozen voor een vormgeving die ook op langere termijn voldoet, dan dat wordt meegegaan met de mode van de dag. Het is een benadering die in het verleden goed heeft gewerkt en waarmee Ferretti ook in de toekomst wil doorgaan als het bedrijf zijn productieprogramma met grotere modellen uitbreidt.



★ Kombuis.



★ Zwemplatform.

Boeg- en hekschroeven

Door Dag Pike

Veel eigenaars van moderne motorkruisers zijn helemaal content als zij met hun boot op open water zijn. Varen is dan simpelweg een zaak van de snelheid aanpassen aan de omstandigheden en de gewenste koers aanhouden. Problemen lijken zich echter aan te dienen bij het binnenvaren van een haven. Dan ben je omgeven door andere boten en allerlei vaste objecten, waarvan de meeste er alleen maar lijken te zijn om jou schade te berokkenen. Er bestaat veel voorlichting en informatie over het manoeuvreren met een boot in een beperkte ruimte. In de praktijk evenwel lijkt elke situatie weer anders en is het veilig bereiken van een ligplaats vaak meer geluk dan wijsheid. Nog moeilijker wordt het als het hard waait. Het hoge vrijboord van moderne motorboten werkt, vooral als er langzaam wordt gevaren, als een zeil. Dat maakt het besturen van de boot nog lastiger dan het toch al is. Heeft de boot

twee motoren, dan kun je de zaken beter beheersen, is er maar één motor dan kan het erg vervelend worden.

Onlangs kreeg ik de gelegenheid om te experimenteren met een tien meter lange motorboot die was voorzien van een boeg- en hekschroef. Dat was een goede kans om na te gaan of de extra kosten van die voorzieningen opwegen tegen het voordeel van een betere controle over de bewegingen van de boot.

Toveren

De elektrisch aangedreven hulpschroeven van de boot waarmee ik voer, hadden elk een vermogen van vijf pk. De boegschroef was van het gebruikelijke tunnelmodel, de hekschroef was een eenheid die eenvoudig tegen de spiegel was geklonken. Voor de bediening waren er op de open stuurbrug twee hendeltjes die met veren in de middenstand werden gehouden. Om een schroef aan het werk te houden moest je het corresponderende hendeltje naar de gewenste kant gedruwd houden. Met twee hulpschroeven lijkt aan- en afmeren op toveren. Om de ligplaats langs een steiger te verlaten duw je de twee hendeltjes weg van de steiger en de boot gaat zijwaarts. Vervolgens zet je de keerkoppeling in de vooruit en je bent op weg. Met een beetje oefening kun je de stuwkracht van de beide hulpschroeven in balans brengen zodat de boot evenwijdig aan de steiger blijft, maar door de stuwkracht per schroef te laten verschillen kun je hem desgewenst ook schuin laten gaan.

Het is nog mooier als je aankomt. Dan kun je de boot dwarsscheeps naar de steiger laten duwen. Het enige wat je hoeft te doen is de boot op het juiste moment afstoppen met een klapje achteruit en dan de hulpschroeven gebruiken om hem zachtjes tegen de wal te leggen. Het kan er heel profes-

sioneel uitzien. Dank zij de hulpschroeven kun je boot ook tegen de steiger houden terwijl de landvasten worden vastgemaakt. Dat kan nuttig zijn als de bemanning niet zo sterk is of als je met een kleine bemanning vaart.

Lui

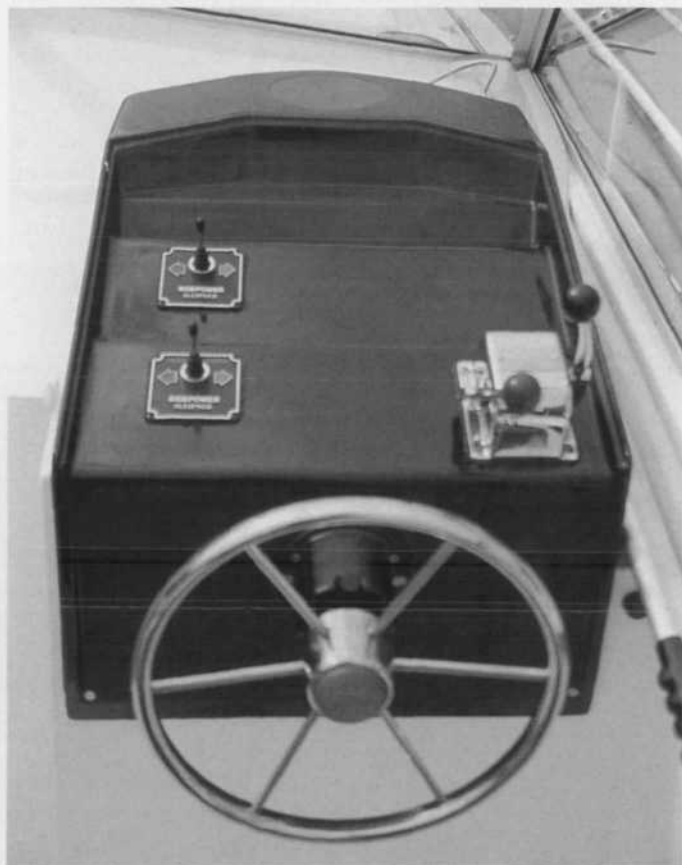
Het grootste probleem van het hebben van hulpschroeven is dat het je lui maakt. Omdat je niet, zoals zonder hulpschroeven het geval is, zorgvuldig vooruit hoeft te denken over de manier waarop je zult aankomen, gebruik je de schroeven gewoon om fouten te corrigeren. Dat is prima bij zwakke wind en als de schroeven sterk genoeg zijn om de invloed van de wind te overwinnen. Bij hardere wind echter, van zo'n 5 Beaufort en meer, zijn de hulpschroeven niet altijd krachtig genoeg. Dat is begrijpelijk voor wie zich realiseert dat het zijoppervlak van een 10,5 meter lange motor-

kruiser al gauw meer dan 21 vierkante meter bedraagt. De winddruk daarop kan aanzienlijk zijn. Omdat je lui bent geworden en niet zorgvuldig genoeg nadert, kun je dan snel in de problemen komen.

Boeg- en hekschroeven zijn een uitstekende toevoeging aan het arsenaal hulpmiddelen om met een boot te manoeuvreren. Je moet er echter, zoals met alle dingen op een boot, niet onvoorwaardelijk op gaan vertrouwen.

Beter is het om net zo doordacht te werk te gaan als je zoudt doen met een boot zonder hulpschroeven en voorzichtig alle krachten die op de boot inwerken, zoals wind en stroom, in evenwicht te brengen. Wie dat goed doet, komt ook goed langs de wal. Zou het naderen niet correct verlopen, dan zijn de hulpschroeven nog bij de hand om de situatie te corrigeren.

★ Boeg- en hekschroef worden bediend met kleine hendeltjes.



NEEM NU EEN
ABONNEMENT!



BEL GRATIS DE
ABONNEMENTEN-
LIJN

0800-0224222*

7 dagen per week van
09.00 tot 20.30 uur

* uitsluitend voor het opge-
ven van een nieuw
abonnement.

Naar Rotterdam

Een rustig ommetje over het Haringvliet en een eneroverende tocht over de Nieuwe Maas markeren voor Gert en Trudy de Boer uit Hoofddorp de derde week van hun vaarvakantie door het westen van Nederland. Zij en hun kinderen Sander en Dagmar maken de reis aan boord van een gehuurde boot, de elf meter lange Kempala-kruiser Escape. De vorige aflevering van deze reeks stond in Motorboot van november 1997

Door Gert de Boer

Vrijdag 12 juli

Na een wandeling door het centrum van Weesp, waarbij meteen de boodschappen worden gedaan, drinken we koffie aan boord. Wij varen de Vecht op, richting Utrecht. Ik vaar graag op onbekend water en de Vecht heb ik al eens eerder bevaren, maar dan van Utrecht naar Weesp. Ik ervaar nu dat de tocht in tegenovergestelde richting nieuwe en boeiende gezichtspunten oplevert. Ondanks het mooie weer is het rustig op de rivier. De vele schepen en woonarken langs de oevers manen tot een rustig tempo, waardoor er volop gelegenheid is om te genieten van de fraaie omgeving. Niet iedereen houdt zich aan de hier voorgeschreven maximum snelheden (binnen de bebouwde kom 4,5 kilometer per

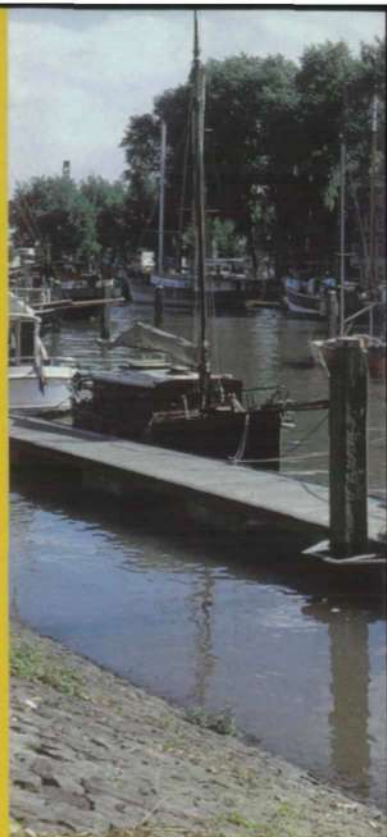
★ *Als passant in de Noodhaven van Schoonhoven.*

uur, daarbuiten 9 kilometer per uur) en met name enkele rondvaartboten lopen ons geregeld met veel hogere snelheden voorbij. Na vijf uur varen meren wij af voor de Roode brug bij Utrecht. Vanaf dit punt tot aan de Weerdsuis is er konvooivaart. Het laatste deel van het traject voor de brug wordt gekenmerkt door een lange rij woonarken aan de linkeroever. Zij hebben slechts kleine ramen bovenin en op de daken steekt een woud van ventilatiepijpen naar buiten. Even later gaat me een 'rood' lichtje op. Wij varen langs de achterzijde van het Utrechtse equivalent van de Amsterdamse wallen. De talrijke auto's die langzaam heen en weer rijden over de weg voor de woonarken onderstrepen de juistheid van deze conclusie.

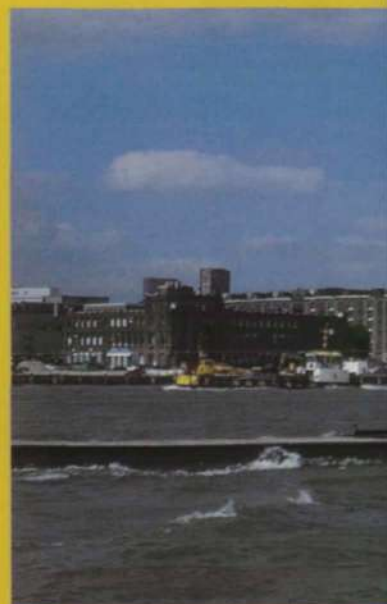
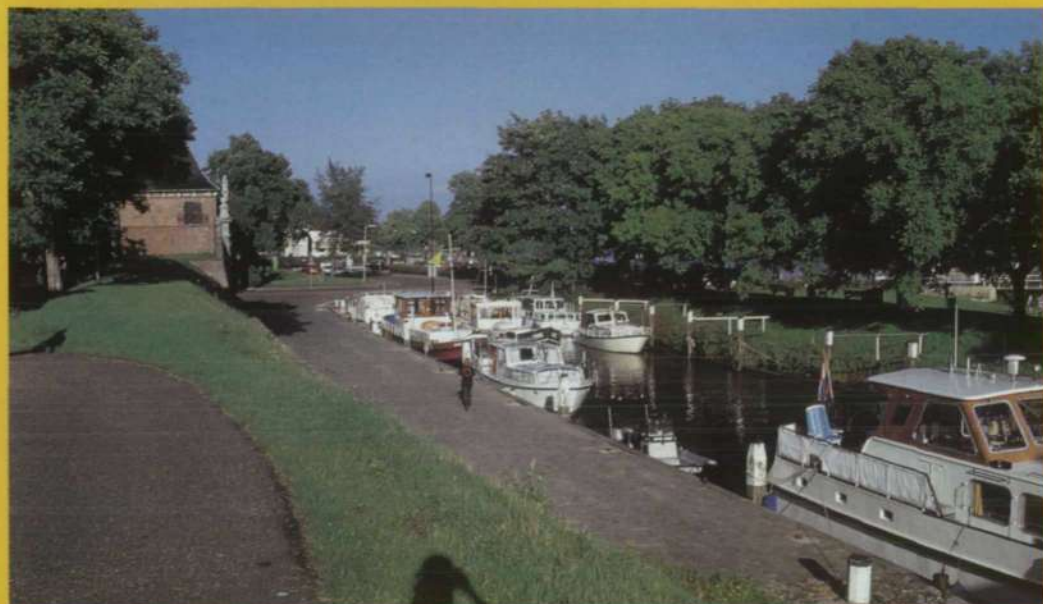
Volgens de Almanak moeten wij tot 17.30 uur wachten op het konvooi dat richting Utrecht gaat. Om 16.15 uur

wordt de Roode brug bediend voor het konvooi dat uit de tegenovergestelde richting komt. De brugwachter beduidt de schepen aan 'onze' kant om op te varen, waarna hij ons op een veel minder fraaie plek voor de David van Mollebrug laat wachten tot 17.20 uur. Tien minuten later vaart de Escape als laatste schip de ruime kol van de Weerdsuis in. Daar treffen we enkele motorjachten aan die ons eerder met vaak veel te hoge snelheden voorbij zijn gevaren.

Over het bovenhoofd van de sluis ligt een draaibrug voor voetgangers. Het hulpje van de sluiswachter laat die brug bij het opendraaien teveel doorschieten. Het resultaat is dat een rondvaartboot die vooraan in de sluis ligt, bij het uitvaren de brug ramt. Het hulpje op de brug slaat bijna het water in terwijl de brug weer terugzwaept. De sluiswachter weet de brug te temmen en voorkomt verder onheil.



De tocht over de Oude Gracht, met op deze mooie zomeravond aan beide zijden terrassen die volop bezet zijn, is een belevenis op zich. Het vergt enige stuurmanskunst om de dertien stenen boogbruggen, waarvan de Raadhuisbrug de lengte van een tunnel benadert, zonder problemen te passeren. Na de Bijlhouwerbrug gaan wij scherp stuurboord uit waarna we in de Stadsbuitengracht een mooi plekje vinden om af te meren voor de nacht (havengeld f 10,-). De passantenplaatsen hier liggen aan het fraaie Pelmolenplantsoen op een redelijke loopafstand van het centrum. Op deze zoele zomer-





★ De Veerhaven in hartje Rotterdam.

de schipper dat wij bij hem langs zij kunnen vastmaken. Ruim een half uur later, na een rustig stukje door Nieuwegein, meren wij af aan een hoge kade met damwandprofiel voor de Koninginnensluis te Vreeswijk. De stootwillen hangen we met een extra lijntje aan stuurboord horizontaal om te voorkomen dat ze in de holten van de damwand verdwijnen. Onder een blauwe hemel en met een krantje op het achterdek is het wachten op de volgende schutting vervolgens een aangename tijdsbattering. Met slechts vijf andere motorjachten varen we even later de sluis kolk binnen. Die is zo groot dat we er krijgertje in kunnen spelen. Het verval is gering maar door de grote afmetingen van de kolk duurt het schutten lang. Tegen vier uur varen wij stuurboord uit de Lek af.

Vlak na het passeren van de brug bij Vianen worden wij opgelopen door een leeg, snelvarend tankschip dat op zijn beurt wordt opgelopen door een nog harder varende losse duwboot. Een groot motorjacht met een Duitse vlag probeert tussen deze twee schepen door nog harder stroomafwaarts te gaan. Ik vaar zo dicht mogelijk aan de stuurboordwal, ongeveer tien tot vijftien meter uit de kop van de kribben.

Plotseling ontstaat echter uit

het vaargeweld van de drie oplopers een reus onder de hekgolven die de acht ton zware Escape als een speelgoedbootje oppakt. Surfend op deze grote golf zie ik de volgende kribkop angstwekkende snel dichterbij komen. Met volgas geef ik licht roer naar bakboord. Stevig hellend over stuurboord schiet de boeg van de Escape op zo'n vier meter langs de kop van de krib.

Verder is het heerlijk rustig op de rivier die ligt te schitteren in het zonlicht. Bij Schoonhoven is het even oppassen voor de snelvarende motorpont. Ik wil afmeren in de Noodhaven, dicht bij het centrum. De toegang naar de haven is erg smal en steekt in stroomafwaartse richting schuin de rivier in. Ik vaar daarom eerst een stukje door en draai dan benedenstrooms op, om met de stroom op de kop de haven in te varen. Achter een snelle motorboot van het Korps Landelijke Politiediensten die zojuist is afgemeerd, is nog een plaatsje aan de kade. Met behulp van de boegschroef kan ik de Escape net laten draaien in de smalle haven en even later liggen we voor de wal.

De politieboot is ons vandaag al een paar keer gepasseerd. Als wij goed en wel zijn afgemeerd, komt één van de politiemensen op ons af en stelt zich voor. Hij vraagt of hij in het kader van een voorlicht-

★ Rotterdam met centraal de Euromast.

avond bruist Utrechts binnenstad van het leven. Voor een hapje eten vinden wij een mooie plek op een terras langs de Oude Gracht. Een uur eerder zij we hier voorbij gevaren. Moe maar voldaan zitten wij wat later aan boord nog uit te zakken als luide knallen een vuurwerk boven de binnenstad inleiden. Een kwartier lang is de hemel rondom de Dom versierd met uiteenspatende sterren. En een kwartier na afloop van het vuurwerk vinden wij het mooi geweest voor vandaag en gaan we te kooi.

Zaterdag 13 juli

De bruggen over de Vaartse

Rijn worden vlot bediend. De kleine kolk van de Noordersluis in het Merwedekanaal biedt nog net plaats aan ons schip, de deuren sluiten zich vlak achter het zwemplatform. Als de andere deuren zijn geopend, loopt een stevige deining de kolk binnen. Die is afkomstig van de hekgolven van de beroepsvaart op het Amsterdam-Rijnkanaal.

In kiellinie steekt een groot deel van de verzamelde pleziervloot recht over naar de Zuidersluis in het Merwedekanaal. Als wij die als laatste binnenvaren, blijkt dat er langs de sluis muren geen plaats meer voor ons is. Op een motorjacht dat rechts voorin ligt, gebaart





★ De Binnenhaven van Middelhar- nis.

tingscampagne een veiligheidskeuring bij ons aan boord mag uitvoeren.

Vervolgens vraagt hij naar de papieren van het schip en wil hij weten of de scheepvaartreglementen aan boord zijn. De verhuurder van de *Escape* heeft me geen papieren meegegeven en ik kan alleen het uiterst summiere huurcontract laten zien waarop niet eens de scheepsnaam staat vermeld. Verder is een Almanak 1 uit '92/93 aan boord, die gezien de latere wijzigingen van het BPR niet actueel is. Van mijzelf heb ik de meest recente Almanak 1 bij me, waarmee ik voldoe aan de wettelijke verplichting op dit punt. Vervolgens wordt de uitrusting van de *Escape* onder de loep genomen. De gasin-

★ De buitendijkse jachthaven van Stad aan 't Haringvliet.



stallatie wordt op diverse onderdelen als onveilig aange- merkt. Met name de constructie van de gasbun, de conditie van de slangen en het ontbreken van een schotdoorvoer zijn verantwoordelijk voor dit oordeel. Wij krijgen het advies om goed op te letten en in elk geval 's nachts de kraan op de gasfles dicht te draaien.

Zondag 14 juli

De hele bemanning slaapt uit tot half elf, waarna het boord- leven schoorvoetend op gang komt. Tijdens de rituele ochtendinspectie van de motor en aanverwante zaken vul ik een liter motorolie bij. Ik wil graag veel varen en heb daarom voor vandaag Stad aan 't Haringvliet als reisdoel aange- merkt. Om vijf voor twaalf gaan de trossen los en even la-

ter steekt de *Escape* zijn boeg in een rustige Lek.

Ruim voorbij Krimpen aan de Lek steek ik haaks over naar de Noord. Op een vreemde plek lijkt hier een gigantisch passagiersschip te liggen. In de krant heb ik gelezen over een nieuw distributiecentrum bij Ridderkerk dat gebouwd is in de vorm van een groot passagiersschip en ziedaar: over stuurboord schuift dit bouw- werk aan ons voorbij. Een ste- vige ebstroom brengt onze snelheid over de grond met ruim vier kilometer per uur te- rug. Ik vaar daarom over de Rietbaan in de hoop iets min- der stroom tegen te hebben. Op de driesprong van Noord, Beneden Merwede en Oude Maas krijgen we een paar ste- vige hekgolven te verwerken. Ondanks de zondag is hier

toch nog vrij veel beroeps- vaart. Stijf aan de stuurboord- wal varen wij tussen Dor- drecht en Zwijndrecht door. Bij de Develhaven wacht ik op een rustig moment om haaks de Oude Maas over te steken richting Dordtse Kil. Hier krij- gen we een zetje van de stroom mee. Een goed half uur later draaien wij stuurboord uit het Hollandsdiep op. Via de recrea- tiebetonning aan de N-oever sturen we richting Haringvliet- brug. Het bewolkte weer is voor de meeste watersporters kennelijk aanleiding om bin- nen te blijven. Wij hebben in elk geval alle ruimte op dit grote vaarwater. Bij de Haringvlietbrug steken we over naar de linkeroever om ten zuiden van het eiland Tiengeme- ten naar Stad aan 't Haring- vliet te varen. Voorbij de ha- veningang steken wij de ruime toegang van de jachthaven in. Een groot bord geeft aan dat passanten zich moeten melden bij de woonark van de haven- meester. Ik leg de *Escape* stil naast het geopende raam van de woonkamer waar de haven- meester met zijn gezin aan de warme maaltijd zit. Van het raam uit wijst hij me een ruime box toe zo'n vijftig meter terug de haven in.

Ondanks een stevige dwars- wind lukt het vrij redelijk om in één keer achteruit de box in te varen. De boegschroef be- wijst daarbij goede diensten. Om 18.35 uur liggen wij vast. We hebben in zeseneenhalf uur ruim 75 kilometer afge- legd.

Maandag 15 juli

Ik doe boodschappen in een uitgestorven Stad aan 't Haringvliet. Het handjevol win- kels is op nogal verschillende tijden open. Het assortiment blijkt echter per winkel groter te zijn dan de aanduiding op de voorgevel doet vermoeden. Zo verkoopt de bakker ook melk, kaas en vleeswaren en kan ik met alle gewenste arti- kelen weer bootwaarts keren. Na de koffie wil ik de motor starten maar om onverklaar- bare redenen is de accuspan- ning veel te laag en krijgt de startmotor de diesel niet rond. Gelukkig kan de havenmeester



★ De route tussen Weesp en Middelharnis.

mij helpen aan een fors laadapparaat met een snellaadrichting. Binnen een kwartier staat het apparaat zoemend zijn werk te doen en nog weer tien minuten later geeft de spanningmeter op het instrumentenpaneel een normale waarde aan. Voor alle zekerheid koppel ik het laadapparaat los van de walstroom en tref voorbereidingen voor een tweede startpoging. Het blokje van de voorgloeispiraal wordt nu goed heet en na dertig seconden slaat de diesel aan, ronkend alsof er niets aan de hand was.

Het vaardoel is vandaag Rotterdam en de voorgenomen route loopt via het Haringvliet via Spui, Oude en Nieuwe Maas naar de Veerhaven in de Maasstad. Een stralende zon en een stevige bries zorgen voor een aangenaam vaarklimaat op een rustig Haringvliet. Voor een tankstop

lopen wij de haven van Middelharnis aan.

Van Middelharnis steken wij het Haringvliet vrijwel haaks over. Bijna aan de overkant draaien wij scherp stuurboord uit om in de betonde geul naar het Spui te belanden. De tocht over Spui en Oude Maas verloopt heel rustig met voor mij als meest markt landmerk het drinkwaterproductiebedrijf Beerenplaat. Dit bedrijf speelt een belangrijke rol bij de drinkwatervoorziening van Rotterdam en neemt water in van de Oude Maas. Voorbij de Spijkenisserbrug neemt de scheepvaart drastisch toe en wordt het opletten geblazen. Over bakboord zijn de torens van de in aanbouw zijnde Hartelkering goed zichtbaar. Deze kering is met de beweegbare kering in de Nieuwe Waterweg ter hoogte van Maasdijk van belang voor de bescherming van het achterliggende

gebied tegen extreme stormvloeden.

Links en rechts van ons hebben we nu de installaties van de olieindustrie. Voorbij de Vondelingenplaat gaan wij stuurboord uit de Nieuwe Maas op. Een harde bries uit het westen zorgt voor een stevige golfslag. Het staartje van de vloedstroom vlak het water gelukkig nog iets af en helpt een handje bij het overbruggen van de afstand naar de Veerhaven. Boeg- en hekgolven van zee- en binnenvaartschepen plus de terugkaatsing van deze golven door de harde oevers zorgen voor een chaotisch golfpatroon. Hier is het Bijzonder Reglement Rotterdamse Waterweg van toepassing en kleine vaartuigen moeten zo dicht mogelijk stuurboordwal houden. Bij deze instructie wordt opgemerkt dat langs de oevers rotsblokken liggen die alleen bij laagwater zichtbaar zijn. De Escape wordt regelmatig van twee of meer zijden door hoge golven belaagd. In spreidstand achter de bovenbesturing en spelend met roer en toerental probeer ik onze vaart zo comfortabel mogelijk te houden. Om enige speling te hebben, probeer ik twintig tot dertig meter uit de oever te blijven. Hoewel er voldoende ruimte is lopen twee binnenvaartschepen ons rakelings voorbij. De schippers van deze schepen geven de indruk dat zij meedoen aan het spelletje 'jachtje pesten'. De grootste overlast komt van de hekgolven van de rondvaartboten van Spido. De Escape verdraagt alle geweld echter zonder problemen en werkt zich soepel door alle golven heen. De boot graaft zich af en toe tot aan de voetreling in het water maar er komt vrijwel geen buiswater over. Wel vertonen de twee patrijspoortjes voorin enige lekkage.

Bij het passeren van de Eemshaven wordt het nog even extra spannend. Midden in de haven ligt een groot leeg vrachtschip gereed om op weg te gaan naar zee. Als wij halverwege de oversteek van de havenmond zijn, begint het schip plotseling vaart te maken, recht op ons af. Ik twijfel even over wat me te doen staat

en betreur in deze situatie sterk de afwezigheid van een marifoon. Na een korte afweging lijkt me opdraaien meer risicos in te houden dan doorvaren. Ik besluit me te beperken tot wat gas bijgeven en het volgen van een zo strak mogelijke koers. Terwijl de hoge boeg in snel tempo dichterbij komt, lijken de vorderingen van de Escape wel te zijn gereduceerd tot die van een slak. De Escape vaart in de dode hoek van het grote schip en bij mij brandt de vraag: 'Zijn wij wel gezien?' Met enige opluchting zie ik de bulbsteven op ongeveer twintig meter achter ons zwemplateau richting zee de Nieuwe Maas opdraaien.

Na het passeren van de Euro-mast en de Maastunnel gaan wij even bijliggen in de monding van de Rijnhaven, wachtend op een rustig moment om de oversteek naar de Veerhaven te maken. Het voormalige kantoor van de Holland-Amerika Lijn, nu omgetoverd tot een hotel, staat er prachtig bij in de avondzon en vormt samen met de Erasmusbrug-inaanbouw een schitterend decor. Ik maak gebruik van een klein gaatje in de drukke open afvaart om vol gas naar de overkant te stuiven. In de Veerhaven liggen veel traditionele schepen, maar wij vinden nog een mooie passantenplaats achterin. We liggen pal voor een voormalige drijvende politiepost die hier kortgeleden een plaats heeft gekregen. Aan het houten gebouw wordt hard gewerkt om er de voorzieningen voor passanten in onder te brengen.

Nu bevinden de toiletten en douches zich nog in een keet en moet de havenmeester worden opgezocht aan boord van een oude sleepboot. Het enige nadeel van deze haven is dat de deining die wordt veroorzaakt door de scheepvaart op de rivier tot achter in de haven doorzet. De Escape ligt dan ook geen moment stil.

Volgende keer:
Kanaalvaart
naar Leiden



★ De geheven Botlekbrug.

Via het Elzaskanaal naar de Saar

Met de bijna 15 meter lange Tukkerplet Desio maken André en Dymphna Suykerbuyk een lange reis door Frankrijk (vijf maanden). Bijgaand hun relaas van de zevende etappe, het traject van Straatsburg naar het Saargebied en terug. Het vorige verhaal stond in de Motorboot van november.

Zondag 23 t.m. woensdag 26 juli

Vooraf op zondag is het druk op het fietspad aan de andere kant van het kanaal. Het Belgische schip voor ons blijkt bewoond door een Amerikaans stel dat (nadat het schip in Nederland was verbouwd) is gaan varen met Amerikaanse gasten. Voor de eersten aan boord komen moet er nog wat verwerk gedaan worden. Dymphna wordt er door aangestoken en neemt ook de verfkwest ter hand. Intussen houd ik mij met andere nuttige zaken bezig. Gelukkig is het na het onweer iets minder warm.

Donderdag 27 juli

We vertrekken naar Straatsburg. Verder dan 10 kilometer en drie sluisen komen we niet. In Souffelweyersheim – alleen al voor de naam – gaan we in het gezellige haventje liggen. Mooie kade, toiletgebouwtje water en stroom. Mannen van

de gemeente werken zich in het zweet om een verdorde struik te rooien. Pas als ik een meerlijn beschikbaar stel, trekken ze de struik er met behulp van de vrachtwagen probleemloos uit. Daarna hebben ze nog een tijdje werk om de aange trokken knoop in het touw weer te ontwarren. Tegen de avond komt een man het lig geld – weer FF 25 – innen. Het duurt een paar uur voor hij bij het tiental bootjes langs is geweest.

Naar Straatsburg is het nog 5 kilometer. De bus erheen vertrekt zeer regelmatig vanaf het pleintje voor het schip. Aan de andere kant van het kanaal ligt weer dat prachtige fietspad.

Een ideale uitvalsbasis om de stad te bezoeken. 's Avonds na een drukkende maar weinig zonnige dag barst een hevig onweer los. Een jogger die zijn doorweekte hemd al uitgetrokken had trekt ook resoluut zijn broek uit en stapt in adamskostuum in zijn auto.

Vrijdag 28 t.m. zondag 30 juli

Wim en Ingrid komen met de kinderen op de terugreis weer langs. Eigenlijk komen ze alleen maar koffiedrinken, maar ze hebben nog wat tijd over om langer te blijven. Opa en oma vinden dat best gezellig. Per auto – het is met z'n zevenen even indikken – gaan we naar Straatsburg. Moeiteloos beklimt ook de kleine Bart van 4 de meer dan 300 treden van de Munstertoren. Beneden maken we een rit per treintje naar la Petite France, het oudste deel van de stad met zijn vele vakwerkhuizen. Met een diepgang van 1,45 meter en een hoogte van maximaal 2,45 meter kun je er zelfs met je eigen schip langsvaren. Vanaf de stuw genoemd naar

★ Kolenkanaal. Water op de sluis. Maar hoe komt het in de tank?





★ Straatsburg: La Petite France.

de bouwmeester Vauban in het riviertje de Ill heb je een mooi uitzicht over de Ponts Couverts, eertijds overdekte bruggen over de vier daar samenkomende armen van de Ill. Met uiteraard patat en ijs wordt het bezoek afgesloten. Zondag gaan we, maar dan per schip naar Straatsburg. Van de vroegere bedrijvigheid is zeker in de binnenhavens weinig meer over. De tijden van de stoomraderboten en de grote motorslepers die de schepen de Rijn opsleurden zijn voorbij. We komen twee ligplaatsen tegen, in het bassin Dusuzeau bij de fa. Koejak en de passantenplaatsen in het bassin de l'Hôpital. De ligplaats in de Ill aan de Quai des Pêcheurs is misschien te proberen, maar onze indruk -als we een paar dagen later per fiets langskomen- is dat er bij de voor allerlei doeleinden in gebruik zijnde spitsen weinig ligplaatsen meer over zijn. We gaan nog door de eerste sluis van het Canal du Rhône au Rhin richting zuiden en zoeken een plaatsje boven de sluis onder de bomen en uit de zon. Aan de andere kant van de autosnelweg richting zuiden blijkt een gevangenis te staan. De muren rond de Franse gevangenissen zijn hoog en worden bewaakt door wachtposten, zodat we rustig slapen.

**Maandag 31 juli t.m.
donderdag 3 augustus**

Gisteravond hebben Wim en Ingrid de auto weer opgehaald en ze vertrekken nu definitief naar huis. Omdat we het zo leuk vonden in Souffelweyheim gaan we terug. Anderen vinden dat kennelijk ook, want het haventje ligt vol. Alleen aan het remmingwerk voor de sluis is er nog plaats. Dinsdag is er plaats aan de kade. Omdat we net voor de waterkraan liggen krijgen we regelmatig vooral huurboten opzij om water te tanken. Even een draadje aannemen en de zaak een beetje in de gaten houden behoort dan tot het normale werk. Alleen toen een man op het voordek gewapend met

★ *Verbinding met Rhin au: alles groen.*





★ Vaubanstuw in Straatsburg.

pikhaak tot zijn 'kapitein' riep: 'Uwe, remmen!' ben ik even naar binnen gegaan. Het liep goed af.

Vrijdag 4 augustus

We willen de noordelijke tak van het Canal du Rhône au Rhin varen tot Rhinau en dan via het Grand Canal d'Alsace - de Rijn - terug naar Straatsburg. Het kanaal richting Bazel is bij Rhinau afgedamd en er is een verbinding gemaakt naar de Rijn. Het kanaal is 30 kilometer lang en telt 11 sluisen. We komen dus weer door Straatsburg en langs de gevangenis. Op het eerste deel van het kanaal varen twee spitsen in geregelde dienst met zand en grind. Bij Illkirch Graffenstaden zien we kilometers lange transportbanden om het spul geladen te krijgen. Even voorbij Plobsheim staat de kapel der binnenschippers die in 1447 door ene Adam Zorn gebouwd werd. Van oudsher was het een bedevaartplaats voor de schippers. Tegenwoordig is het een aardige overnachtingsplaats voor jachten. Op het kanaal zijn geen

★ Brug tussen Lutzelbourg en Saverne.



schippers meer en die op de Rijn hebben geen tijd om langs te komen. Bij Erstein staat een suikerfabriek aan het kanaal. Je kunt je niet voorstellen dat uit zo'n groezelig gebouw witte kristalsuiker komt. Het kanaalpand bij de fabriek ziet er erg smerig uit. Naast de vele waterplanten ook veel rondrijvend vuil. Verderop wordt het weer wat helderder. Sluis 77 weigert dienst zodat de sluiswachter er aan te pas moet komen. De automatische sluisen in dit gebied worden zondig geregeld door de Service de la Navigation in Krafft via marifoonkanaal 18. De knop op de sluis werkt sneller, je krijgt dan direct de sluiswachter aan de telefoon. Boven de sluis wordt het water weer helderder. De waterplanten zijn nu nog beter zichtbaar. Op het einde van het kanaal gaan we de 3 kilometer lange aftakking naar Rhinau in. Alles is nu groen, de bomen en ook het

★ Marne-Rijnkanaal.



★ Aan het werk aan de kade bij Krafft.

water is groen van de waterplanten. Stationair draaiend proberen we er doorheen te komen, maar na een paar honderd meter komt er nauwelijks nog water uit de uitlaat. Ik stop de motor en laat het schip een beetje uitdrijven. Bij inspectie van de wierpot blijkt er nauwelijks gras in te zitten. In de toevoerpijp blijkt een pit te zitten en een aantal takjes die op hun beurt het nodige gras vasthouden. Het lukt de zaak open te peuteren en met een

schoon filter besluiten we onze poging te staken en terug te gaan. De sluisen werken na half acht niet meer, ik laat het anker tot net op de bodem zakken en we liggen mooi voor de nacht. De omgeving ziet er uit of er nooit iemand komt of zelfs ooit geweest is. Alleen maar groen. We slapen die

★ Marne-Rijnkanaal. Nieuwe brug bij Hochfelden. Smalle doorgang blijft.





★ Liggen in Sarreguemines.

nacht heerlijk, nergens geluid en nergens een lichtje te zien.

Zaterdag 5 t.m. zaterdag 12 augustus

Na op het achterdek ontbeten te hebben, gaan we anker op richting Straatsburg. Afgezien van het onweer in Brumath een dag of veertien geleden hebben we al maanden nauwelijks regen gezien. In Krafft in een verbreding van het kanaal gaan we aan een lage kade liggen. Het blijkt de kade van de Service de la Navigation te zijn. De beheerder komt de draad aanpakken en geeft toestemming te blijven liggen. De waterslang ligt klaar. Vroeger moge water in Frankrijk moeilijk te krijgen zijn geweest, momenteel is het overal gratis te krijgen. Uiteindelijk zijn we tot

zaterdag 12 augustus in Krafft blijven liggen. Mooi de tijd om nog een aantal karweitjes op te knappen. Dymphna boent de huid van het schip af, werkt de reling bij en zet het berghout waar nodig weer in de teer. Ook het bijbootje – tenslotte ook een Tukervlet – wordt geverfd en geteerd. Ik houd me bezig met werkjes binnen die nog voor de komende winter klaar moeten zijn. Regelmatig komen er andere jachten langs die er een tussenstop maken en er een paar dagen blijven liggen. Frans en Elzassers die ook goed Duits spreken en Duitsers die ook Frans spreken. 's Avonds is het tot in de late uurtjes gezellig op de kade. Overdag zorgen de 20 man van de Navigation voor de nodige bedrijvigheid. Ze zijn belast met de zorg voor het ka-



★ Porseleinoven in Sarreguemines.

ingesloten tussen de waterslang zodat we niet weg kunnen. Als we ons vertrek aankondigen wordt alles weer binnengehaald en gaan ze koffiedrinken. We bedanken de beheerder voor zijn gastvrijheid met een kratje bier en vertrekken weer richting Straatsburg. Voor we er zijn, is één sluiswachter niet aanwezig en is één sluis kapot, zodat we pas om drie uur in Straatsburg zijn. We hebben er niets te zoeken en gaan door naar Souffelweyersheim. In het zicht van de haven stranden we, de sluis staat rood en door de stenen kunnen we niet tegen de kant komen. Gelukkig geeft marifoonkanaal 18 uitkomst. De sluiswachter komt eraan. We zien niets maar na een kwartiertje begint de sluis te werken. In het haventje net door de sluis is het stil, we kunnen tegen de kant.

Maandag 14 augustus

Voor de derde keer nemen we afscheid van Souffelweyersheim. We vertrekken als laatste schip uit de haven. Via een omweg over het Canal des Houillères de la Sarre gaan we huiswaarts. We willen de Tukerreunie eind september in Gorinchem niet missen. We hebben pech, de spits die met zand op dit kanaalgedeelte vaart komt net uit de sluis. Het gaat stapvoets. Bij de volgende sluis komt er nog een lege spits achterop. We gaan daarom in Vendenheim aan de kade liggen en pakken de fiets om nog even naar de daar gevestigde supermarkt te gaan. We zijn blij als we weer buiten staan. Het is moeilijk kiezen uit schappen met 15 meter Camembert of 15 meter worst! Het beveiligingspersoneel rijdt op rolschaatsen rond.

Na een uurtje gaan we verder. De kade in het bos van Brumath is nagenoeg geheel bezet door vissers. De Amerikanen die we een paar weken geleden hier ontmoet hebben, hebben hooglopende ruzie met deze lieden gehad omdat ze daar af wilden meren. We gaan door tot Waltenheim zur Zorn, een klein haventje net boven de sluis. Met een beetje passen en meten kunnen we net binnen

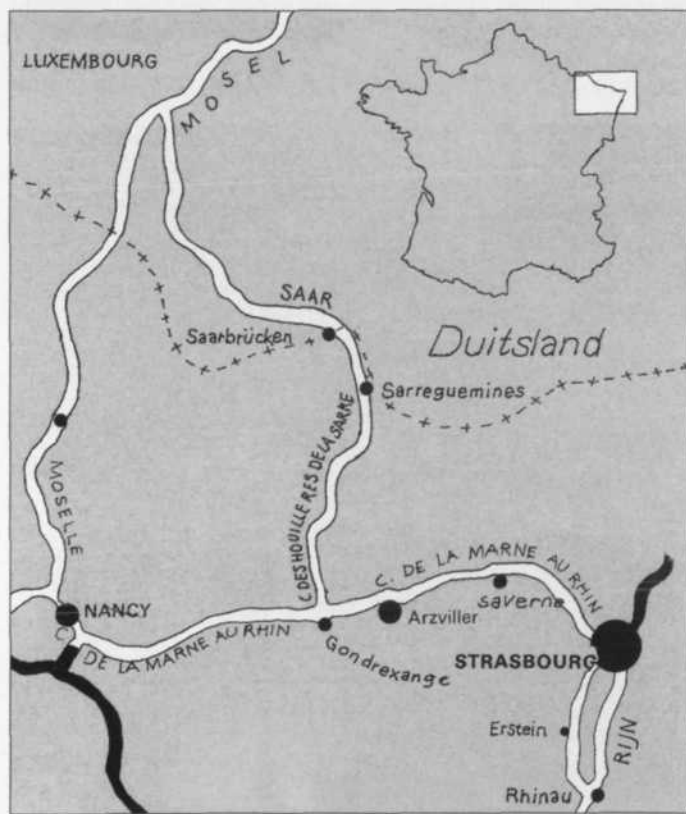
naal tussen Straatsburg en Rhinau. Naast sluisbediening, aan de geautomatiseerde sluisen mankeert nogal eens wat, zijn ze ook belast met het onderhoud van de sluisen en de oevers. In de werkplaats worden de nodige reparaties verricht. De beheerder vertelt dat er plannen bestaan het gedeelte Rhinau – Bazel open te gaan stellen. Tot de jaren 70 kwamen er gemiddeld 35 spitsen per dag langs, op drukke dagen zelfs 60.

Op een morgen ontdekt onze achterbuurman een lijk in het water. Het blijkt een oude man uit het nabijgelegen ziekenhuis te zijn, die niet meer verder wilde. Binnen de kortste keren staan er een viertal auto's van de 'Ville d'Erstein' op de kade waarvan één met lanceerbare boot met aanhangmotor erachter. Het valt ons altijd weer op dat de Franse openbare diensten over veel en modern materiaal beschikken, dat snel ingezet wordt. Een vijftiental mensen van allerlei professie doen er toch nog een aantal uren over eer de dode aan handen en voeten in een lijk-kist gelegd wordt. 's Avonds op de kade is euthanasie het onderwerp van gesprek, maar we komen er niet uit.

Zondag 13 augustus

Net voordat we willen vertrekken komt de brandweer uit Erstein met groot materieel het terrein oprijden. Ze heeft nu zelfs twee lanceerbare boten een groot aggregaat met pomp en tientallen meters slang bij zich. De slang wordt in het kanaal uitgerold, de pomp geeft water en de mannen in de boten zijn binnen de kortste keren nat. Intussen liggen we wel

★ Kaart van de Elzas in Frankrijk.



het remmingwerk komen. De bemanningen van de polyester schepjes aan de kade kijken angstig toe of durven helemaal niet te kijken, maar we manoevreren er keurig tussen. De Duitsers zijn hun uitzicht kwijt maar we beschouwen het een beetje als genoegdoening voor de overlast die ze veroorzaken door te hard door de kanalen te varen. Af en toe heb je het gevoel door een mini Amsterdam-Rijnkanaal te varen.

Dinsdag 15 augustus

We vertrekken vroeg. In de morgen komt het landschap prachtig uit. Op dit deel van het kanaal is een aantal geautomatiseerde sluisen gekoppeld tot een keten. In het midden van de keten zit een sluiswachter die op beeldschermen kan zien hoe het er met de sluisen voorstaat. Wij hoeven alleen maar de blauwe stang omhoog te drukken, verder gaat alles vanzelf. In Hochfelden liggen de Amerikanen die we drie weken geleden ontmoet hebben. Ze hebben hun eerste gasten aan boord. Na even bijpraten en nog wat gegevens over ligplaatsen uitgewisseld te hebben gaan we verder. Even verderop in het kielzog van de tractor van een ploegende boer pikken 13 ooievaars alles op wat er van hun gading is. De ooievaar, het symbool van de Elzas, komt er dus nog wel degelijk voor. Voor het sluiswachtershokje van de geautomatiseerde en dus onbemande sluis 40 in Wilwisheim staan wat koopwaren uitgestald zoals aardappelen, groente en gehaakte kleedjes. De prijzen staan er bij. Het is de bedoeling het geld in een een daarvoor gereedstaand potje te doen. Het is weer erg warm. Van alle belofde onweten is er alleen in Brumath een overgekomen, maar dat was meteen goed raak. Het plan om ditmaal wel in Saverne te gaan liggen laten we varen. Te warm en te druk. We proberen het weer in Lutzelbourg, 10 sluisen en 10 kilometer verder. Jammer de kade van het verhuurbedrijf waar we op de heenreis gelegen hebben ligt vol. Op dit deel van het kanaal varen erg veel huurboten. De markt lijkt echter meer dan

★ Jachthaven bij het ziekenhuis in Straatsburg.

verzadigd. De hoge prijzen, het moet tenslotte in een paar maanden verdiend worden, zullen hier wel debet aan zijn. De particuliere jachten die hier varen zijn veelal van Duitsers die het rondje Rijn-Moezel-Rijn maken. Vanaf Lutzelbourg is het nog maar drie kilometer naar de scheepslift van Arzviller. We gaan onderaan het hefwerk liggen en hebben zo een mooi uitzicht op het kunstwerk. Ik hoor de gids op rondvaartboot via de luidspreker vertellen dat de Desio een mooie Duitse boot is. Later op de avond klimmen we naar boven op zoek naar een telefooncel. De bezetting van het complex zit onder het genot van een aantal glazen wijn de afgelopen dag te evalueren. Onze gids, aangesproken op zijn geringe kennis van de nationaliteitsvlaggen, belooft beterschap. De sleutel van het complex zullen ze op een bepaalde plek aan het poortje hangen, zodat we morgenvroeg om 7 uur kunnen bellen vanuit de buiten de poort staande telefooncel.

Woensdag 16 augustus

Vanwege het bellen zijn we vroeg op. Na de 26 sluisen die we gisteren gedaan hebben, krijgen we vandaag alleen maar het hellend vlak. Vanwege een storing komt de lege spits die in de bak ligt pas na een uurtje naar beneden. Bo-



vengekomen laten we de meegekomen huurboot voorbijgaan. Door onze breedte van 4,70 meter varen wij vrij langzaam door de tunnels. De rubber stootrand en verticaal hangende trossen geven een goede bescherming, maar je wilt toch zo weinig mogelijk raken. Het in alle toonaarden geprezen restaurant in Guntzviller moesten we volgende keer maar eens aandoen. Ondanks het oponthoud blijft het vrij vroeg vandaag. Rond 10 uur zijn we de beide tunnels van 2306 en 475 meter gepasseerd. We zitten nu op het 33 kilometer lange scheidingspand. Je bent zo gewend aan de sluisen - we hebben er inmiddels 370 gehad - dat je ze gaat missen. In Schneckenbusch, het blijft maar Duits klinken, moeten we een volgende keer ook maar eens gaan liggen. Na Hesse waar ook een passantenplaats is, zien we minder huurboten, de meesten varen

naar het oosten. Het dorpje Heming somt op grote borden alle plaatselijke bedrijven op: 1 bakker, 1 slager, 1 restaurant etc. en 1 cementfabriek. De laatste vermelding is overbodig. De fabriek is zo nadrukkelijk aanwezig dat je van het hele dorp niets ziet. Alles is wit. Er is ook geen fatsoenlijke aanlegplaats, zodat de Auberge Alsacienne geroemd om zijn voortreffelijke zuurkoolschotel waarschijnlijk weinig bezoek van bootjesmensen zal krijgen. Nog eens 6 kilometer verder gaan we stuurboord uit het Canal des Houillères de la Sarre ofwel het Saar-kolenkanaal in. Tot Sarreguemines gaat het kanaal met 27 sluisen 73 meter naar beneden naar het niveau van de Saar. Het kanaal is in 1860 in gebruik genomen voor het afvoeren van de kolen die net voor de Duitse grens bij Forbach gewonnen werden. We zijn benieuwd in hoeverre de verbin-



★ Sluis La Petite France.

ding met de Saar in Duitsland gereed is en of we nog kolen zullen zien. Het kanaal is op vooraanmelding bevaarbaar. Voor 16.00 uur moet je op sluis 1 of per telefoon in Mittersheim aangemeld hebben, om de volgende dag het kanaal te kunnen bevaren. Voor de sluis aan bakboord is een mooie ligplaats met voldoende bolders. In tegenstelling tot de meren in Gondrexange kun je de meren die langs het kanaal liggen wel zien. Er wordt veel gezeild en vooral gevestig. We spreken met de sluiswachter af dat we de volgende morgen om 9 uur verder zullen gaan. De auberge de l'Ecluse no. 1 ziet er zeer uitnodigend uit. We brengen er tezamen met een Duits echtpaar van een achter ons liggende huurboot een heel genoeglijke avond door. Ze varen voor het eerst. We gaan terug naar boord

★ *Museumschepen in Straatsburg.*



door het aardedonker, er is nergens een lichtje te zien. De dames schrikken zich een ongeluk door de onderaardse geluiden die een luchtpijp in de verbinding met één van de meren produceert.

Donderdag 17 augustus

Tot Mittersheim, waar we vandaag heen willen, krijgen we 13 sluisen, waarvan 10 op 5 kilometer afstand. Het gaat vlot. Ten dele worden de sluisen bediend door vakantiekrachten. Het is een prachtige omgeving: bossen en meren. Mittersheim valt een beetje tegen. Het heeft geen dorpskern maar bestaat uit een aantal straten waar weinig te beleven valt. Terug aan boord zie ik aan de overkant bij een bunkerstation drie geladen opvarige spitsen liggen. Door de gedeeltelijk openliggende luiken is te zien dat ze kolen geladen hebben. We gaan dus de goede richting uit.

Vrijdag 18 augustus

We blijven door het bos varen. Volgens de kaart krijgen we nog twee handbediende sluisen, daarna zouden ze geautomatiseerd zijn. Zover is het nog niet, ze werken elektrisch, de automatisering is 'en cours' en gereed vanaf sluis 24. De sluiswachter in Harskirchen heeft veel informatie en documentatie materiaal over de vroegere tijden van het kanaal. Langs het kanaal ligt weer een mooi fietspad. Zodra een bordje aangeeft dat we van het departement Bas-Rhin in Moselle komen houdt het op en wordt het een stuk minder. Op de laatste sluisen voor Sarreguemines zitten de sluiswachters keurig in het pak, epauletten en een badge op de borst. Zou het toch een beetje Duitse invloed zijn? Net voor Sarreguemines komen we op de Saar en wordt het verder een gekanaliseerde rivier. In heel de stad is geen jacht te zien. We liggen aan een keurig steiger bij het stadspark, water en stroom tot onze beschikking. Even verderop bij het casino zijn nog twee steigers in aanleg. Na de rust van het prachtige kanaal valt de drukte van de toch wat grotere stad wat tegen. Om tien uur wordt het park en wij dus ook door een viertal enorme lampen vanaf de overkant van het kanaal in het zonnetje gezet. We kunnen de gehele nacht de krant bui-

★ *Grand Canal d'Alsace (Elzaskanaal) bij Gerstheim.*



ten lezen. De reden is misschien dat op deze manier in het park geen dingen kunnen gebeuren die het daglicht niet kunnen verdragen. Het is heel rustig.

Zaterdag 19 augustus

Met de fiets ben ik gisteravond nog een eind langs het kanaal richting Saarbrücken gereden. De Saar vervolgt zijn weg nog een twintigtal kilometers als grensrivier tussen Frankrijk en Duitsland en wordt daarna geheel Duits. De spitsen laden de kolen die uit de Franse mijnen bij Forbach komen net voor de grens. Tot half in de jaren tachtig kwamen er nog zo'n 600 spitsen per maand met kolen op, nu zijn het nog enkele tientallen. Aan de andere kant van Saarbrücken worden de kolen van overzee waar ze in dagbouw gewonnen worden nu met grote schepen over de gekanaliseerde Moezel en Saar aangevoerd.

Sarreguemines is vooral bekend om zijn aardewerkindustrie. Opgericht in 1790 groeide het bedrijf gestaag. In 1907 telde het bedrijf 3250 arbeiders, een zeker voor die tijd gigantisch aantal. Het directiehuus is nu museum. Er is een mooie collectie serviesgoed, vazen, tegelkachels en tegels. Vooral de zogenaamde wintertuin is een bezoek meer dan waard. Destijds telde Sarreguemines 30 ovens met een doorsnee van 9 meter en een hoogte van 11 meter, waarin het aardewerk gebakken werd. Per productieproces gebruikte men 9 ton kolen per oven. Geen wonder dat op oude afbeeldingen veel rook boven de stad te zien is.

Het aan de rivier gelegen zogenaamde casino werd in 1878 gebouwd om de arbeiders met allerlei activiteiten te amuseren. Ook werden woningen voor hen gebouwd. Vooruitstrevend voor een tijd waarin de arbeiders met 14 jaar werden aangeworven en met 70 jaar met pensioen gingen.

Volgende keer:
Thuisreis
via Maas

Grovecraft: klassieke sportboot

Grovecraft in Noorden is een nieuw watersportbedrijf, dat zich toelegt op klassieke houten sportboten. Het is een serie boten, die op Nederlandse werven worden gebouwd en die standaard door een Volvo Penta-diesel worden voortgestuwd (tegen meerprijs wordt een iets grotere Cummins-diesel geleverd, die draait op een lager toerental). Door de boot te bouwen volgens moderne houtepoxyconstructies is er weinig onderhoud. De boten worden gebouwd van drie lagen diagonaal gelijmd watervast hechthout, waarvan de buitenste bestaat uit Sipo mahonie. Het dek bestaat uit mahonie stroken met essen biezen. Vier lagen epoxy en 8 lagen UV-bestendige blanke lak vormen de afwerking, die vervolgens spiegelglad wordt gepolijst. Volgens Grovecraft gaan de boten 40 tot 50 jaar mee zonder tijdrovend onderhoud of grote reparaties. Grovecraft boten zijn er in afmetingen van 6,90 tot 9,30 meter met motorvermogens van 150 tot 330 pk. De prijzen variëren van f 185.750,- tot f 363.400,-, excl. btw. Informatie: telefoon 0172-409976, fax 408040.

Sealine: 2 nieuwe boten

De Engelse motorbootbouwer Sealine toont op de botenbeurs in Londen (midden januari) twee nieuwe boten.

- De T51 is een 51 voets snelvarend polyester motorjacht met een grote open stuurbrug, die over het achterdek uitsteekt. Onder het achterdek is een grote bergruimte. Ook de hydraulische loopplank, die ook gebruikt kan worden om een bijboot aan boord te hissen, is hier ondergebracht. De boot, de grootste die de werf bouwt, telt 3 afzonderlijke tweepersoons hutten, waaronder de luxe eigenaarshut in het voorschip. Klapstuk van het schip is de ruime met kersenhout betimmerde salon, die



★ Grovecraft: klassieke sportboot.

door de kombuis met eethoek van de stuurhut is gescheiden.

- De S34 is een sportkruiser met een lengte van 10,50 meter, die twee aparte tweepersoons hutten telt: de royale eigenaarshut in het voorschip en een ruime hut met dwars geplaatste kooien onder de open stuurstand. De boot loopt maximaal 34 knopen ofwel zo'n 65 kilometer per uur.

Over de voortstuwing van beide schepen is geen informatie beschikbaar. Nederlands importeur is Pijl Watersport in Loosdrecht. Telefoon 035-5821638, fax 5826793.

Sloep

Koalite in Woudsend importeert een 19 voets polyester motorsloep, die standaard wordt geleverd met een tweecilinder Vetus/Mitsubishi diesel met een vermogen van 11 pk. Het is een spiegelsloep met gesloten vordek met roestvrij stalen bolders en een kunststof stootrand. Prijs van de sloep, typenaam Kent 19, f 39500,-. De boot is na januari leverbaar. Informatie: telefoon 0514-591321, fax 591345.



★ Kent 19.

★ Tekening van de nieuwe Sealine S34.



★ Sealine's vlaggeschip T51.



Opblaasbaar luchtkussenvaartuig: snel en hanteerbaar



De opblaasboot met vaste bodem staat bekend om zijn stoere vaargedrag en het luchtkussenvaartuig om zijn vermogen te opereren daar waar land en water bij elkaar komen. Griffon Hovercraft heeft de voordelen van beide gecombineerd en een 'opblaasbaar luchtkussenvaartuig met vaste bodem' gemaakt.

Door Dag Pike

De Griffon 375 TD verenigt in zich de mogelijkheden van een opblaasboot met vaste bodem en die van een luchtkussenvaartuig. Het is gemaakt door Griffon Hovercraft. Graham Gifford, verkoper bij de fabriek: 'Dit vaartuig kan alles wat een kleine snelle boot kan; daarnaast kan het plaatsen bereiken waar andere boten niet kunnen komen. Het functioneert even goed in diep als in ondiep water, boven land, modderbanken, zandbanken, ijs en stroomversnellingen'.

De Griffon 375 TD wordt aangedreven door een dieselmotor van Land Rover die door middel van een drijfriem is verbonden met een veelbladige luchtschroef. Door een slimme constructie doet die ene schroef al het werk. Er is maar 111 pk nodig om het vaartuig, dat plaats biedt aan vijf mensen, een snelheid van 64 kilo-

meter per uur te geven. Het besturen van de 375 TD is gemakkelijk. Alle bedieningsorganen en ook de gashendel zijn bij elkaar gebracht in één

stuurknuppel. De stuurman zit op een zadel, zoals bij sommige opblaasboten met vaste bodem het geval is. Voor zich heeft hij behalve de stuurknuppel een klein instrumentenpaneel en een windscherm.

De 375 TD wordt naar bakboord of stuurboord gestuurd door simpel de stuurknuppel in de gewenste richting te du-



wen. Daarmee worden drie verticale bladen achter de straalpijp van de schroef bewogen. Achter die verticale bladen zijn drie horizontale bladen voor het regelen van de trim. Zij worden bewogen door de stuurknuppel naar voren of naar achteren te duwen. Trimmen is bij het manoeuvreren met een luchtkussenvaartuig van groot belang en die horizontale bladen zijn daarvoor essentieel. Zij hebben echter nog een andere functie. Zij kunnen helemaal worden dichtgeklapt om de schroefstraalbuis af te sluiten. Daarmee wordt de luchtdaarm die van de schroef komt, geconcentreerd in een luchtkanaal dat rondom de straalbuis loopt. Van hieruit wordt de lucht vervolgens naar de onderzijde van het vaartuig gedreven om daar het luchtkussen te vormen. Op deze manier kan de druk van het kussen bij lage snelheid worden gevarieerd, wat langzaam manoeuvreren makkelijker maakt. Ook overleunen door de bemanning naar de ene of de andere kant helpt bij het manoeuvreren.

Er is wat oefening voor nodig om handigheid te krijgen in het besturen van de Griffon. Belangrijk is dat de stuurman gevoel krijgt voor de mate waarin hij moet bijsturen bij wind die van opzij komt en bij het afdrijven in bochten. Dat vereist vooral anticiperen. De techniek kan in een middag worden geleerd.

De Griffon 375 TD is zes meter breed. Door de drijvers leeg te laten lopen, kan die breedte zover worden teruggebracht dat het geheel op een trailer kan worden vervoerd. Griffon heeft ook een 'zweef-op/zweef-af' trailer beschikbaar. Het gebruik daarvan maakt het zoeken van een helling om het vaartuig te water te laten overbodig.

Het eerste exemplaar van dit nieuwe type luchtkussenvaartuig is verkocht aan de brandweer van Venetië. Die wil het toestel inzetten bij zoek- en reddingacties in de Venetiaanse lagune. Dat soort gebruik toont de serieuze mogelijkheden van het nieuwe ontwerp.

★ De stuurpositie van het nieuwe type luchtkussenvaartuig.

SCHEEPVAARTBERICHTEN

In deze rubriek zijn opgenomen Berichten aan Zeevarenden uitgegeven door de Chef der Hydrografie en Berichten aan de Scheepvaart uitgegeven door Rijkswaterstaat (Berichtencentrum voor de binnenwateren).

• BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

Opgeve van de in de "Berichten aan Zeevarenden" bekendgestelde wijzigingen op de Hydrografische kaarten, uitgegeven door de Chef der Hydrografie. Editie 1997. N.B. Zie voor de laatste en meest belangrijke berichten TELETEKST PAGINA 724.

Weekuitgave No. 42 van de BAZ (d.d. 18-10-97)

*486 WESTERSCHELDE. EVERINGEN, ZUID EVERINGEN, ZUIDERGAT. BETONNING EN LICHTSECTOREN GEWIJZIGD.

- Op 51-21,15N 3-50,53E aanbrengen een groene spitse ton, met kegel "ZE 7".
- Even ESE van 1 schrappen de ton WPT 8.
- De volgende tonnen/lichtboeien verplaatsen naar:
 - a. 51-21,04N 3-50,53E (± 200m ESE), WPT 6;
 - b. 51-21,47N 3-52,05E (± 200m SW), E 15;
 - c. 51-21,28N 3-52,37E (± 280m SW), GvO-E;
 - d. 51-21,59N 3-52,25E (± 180m SSW), E 12.
- Lagging licht kruisdorp ± 51-22,30N 4-02,70E.

De sectoren van bovengenoemd licht wijzigen als volgt: "R" van 147 tot in 162, "W" door S tot in 195, "G" tot in 237, "W" tot in 273, "R" tot in 286,5.

Betreft: Hyd. krt(n): 1803.2[463/97](voor 1,2,3a); 1803.3[463/97](voor 3b,c,d,4).

*487 WADDENZEE. OOSTEROM. LUTJE-WAD. MEETPAAL VERWIJDERD. DRIJFBAKEN VERLEGD.

- Op ± 53-22,08N 5-20,41E schrappen de gele meetpaal (Fl(5)Y.20s).
- Naar 53-28,03N 6-20,81E (± 300m WNW) verplaatsen het drijfbaaken LW 18.
- Betreft: Hyd. krt(n): 1811.4[469/97](voor 1); 1812.4[469/97](voor 2).

*488 MOLENGAT. LICHTBOEI VERLEGD EN GEWIJZIGD.

Naar 53-00,25N 4-41,90E (± 200m SE) verplaatsen de lichtboei MG 10 en wijzigen in: Q.R. Betreft: Hyd. krt(n): 1801.10[462/97]; 1811.2[467/97].

*490 HARINGVLIET. S VAN HOORNSE HOOFDEN. LICHTBOEI OPGENOMEN.

Op ± 51-48,14N 4-11,10E schrappen de gele lichtboei HV 1.

Betreft: Hyd. krt(n): 1807.6[466/97].

*491 WADDENZEE. HOLWERDERBALG. BETONNING GEWIJZIGD.

- Naar 53-25,74N 5-57,69E (± 200m SE) verplaatsen het drijfbaaken HB 16.
- Op 53-25,75N 5-57,60E aanbrengen een rood stompdrijfbaaken HB 14A.
- Betreft: Hyd. krt(n): 1812.2[487/97].

*493 NABIJ NOERDELJK HAVENHOOFD SCHEVENINGEN. LICHTBOEI.

Op 52-06,46N 4-15,40E aanbrengen een W-cardinalepijlerlichtboei "KNS": Q(9)15s. Betreft: Hyd. krt(n): 1801.7[492/97], met plan Scheveningen.

Weekuitgave No. 43 van de BAZ (d.d. 25-10-97)

*496 WESTERSCHELDE. S VAN RUG VAN BORSSELE. WRA.

- Op 51-24,13N 3-45,62E aanbrengen een ondiepte van 3m 9dm, met dregteken "Wk" (S12-1425).
- Even V van 1 schrappen het ongevaarlijke wrak.
- Betreft: Hyd. krt(n): 1803.2[486/97].

497 ZUYDCOOTE PASS TOT WENDUINE BANK. ONDIEPTEN. WRAK.

- Aanbrengen de volgende ondiepten/wrakdiepte, op:
 - a. 51-12,57N 2-38,71E, 8m, omgeven door een 10mlijn;
 - b. 51-17,46N 2-36,47E, 15m 4dm;
 - c. 51-10,17N 2-37,08E, 12m "Wk";
 - d. 51-06,13N 2-29,60E, 4m 8dm;
 - e. 51-06,00N 2-29,33E, 3m 8dm;
 - f. 51-16,62N 2-51,95E, 4m 9dm, omgeven door een 5m lijn;
 - g. 51-21,39N 2-42,69E, 15m 2dm;
 - h. 51-21,21N 2-43,00E, 16m 1dm.
- Even E van 11 schrappen de ondiepte van 13m 3dm.
- Betreft: Hyd. krt(n): 1801.2[493/97].

498 ZEEBRUGGE. BUITENHAVEN. LICHTBOEI VERLEGD.

Naar 51-21,04N 3-12,68E (± 130m NW) verplaatsen de lichtboei Z 4.

Betreft: Hyd. krt(n): 1801.3[497/97] plan Zeebrugge.

*500(T) MAASGEUL. MEETOPSTELLINGEN. LICHTBOEIEN.

- In elk der volgende pos. is een meetopstelling geplaatst:
 - a. 52-00,36N 4-00,49E;
 - b. 51-59,63N 4-00,33E.
- De meetopstelling sub 1a wordt gemarkeerd door een N-cardinale lichtboei: Q en een S-cardinale lichtboei: VO(5)+LF110s.
- Betreft: Hyd. krt(n): 1801.7.

*503 HYD. KRT. 1801.1.

Vorig BAZ: 150/96.

Op ± 52-38,80N 4-11,80E, in de magenta cirkel, (VHF 12) alsnog wijzigen in "(VHF 88)". Betreft: Hyd. krt(n): 1801.1[502/97].

504 SCHELDE. ZANDVLIET. BETONNING EN VERLICHTING GEWIJZIGD.

Vorig BAZ: 221(T)97 vervalt.

- Op ± 51-21,43N 4-14,90E de sectoren van het licht Noord Ballastplaat wijzigen als volgt: "W" van 309 tot in 320, "G" tot in 327, "W" tot in 348, "G" door N tot 044, "W" tot in 366, "R" tot in 309.
- Op 51-20,72N 4-16,36E aanbrengen de licht-Dir. Oc.RG & Dir. F.WRG & Dir. Al.WRG 23m
- Aanbrengen een geleidelijn "118,38" van het licht sub 2
- In de richting 298,38° over een afstand van 0,482m, vervolgens volgtrokken over 1,422m.
- Bij het licht sub 2 aanbrengen de volgende desectoren: "G"
- Van 116,50° tot de geleidelijn sub 3, vervolgens vanaf de geleidelijn "R" tot in 120,10°.
- De sectoren van de gerichte lichten sub 2 zijn als volgt:
 - "Oc.G" van 116,63° tot in 117,18°, "F.G" tot in 117,58°, "Al.WG" tot in 118,13°, "F.W" tot in 118,63°, "Al.WR" tot in 119,18°, "F.R" tot in 119,58°, "Oc.R" tot in 120,13°.
- De geleidelijn sub 3 geeft de as van de sector ("FW" van 118,13° tot in 118,63°) aan.
- N.B. De gegevens sub 5 dienen slechts te worden gebruikt voor het bijwerken van de lichtenlijst.
6. De volgende lichtboeien verplaatsen, naar:
 - a. 51-21,16N 4-14,50E (± 480m NW), 85A;
 - b. 51-21,02N 4-15,04E (± 690m WNW), 87.
7. Aanbrengen de volgende lichtboeien, op:
 - a. 51-21,40N 4-14,70E, rood stomp "80": Iso R.8s;
 - b. 51-20,89N 4-15,55E, groen spits, "87A": Iso. G.8s
8. Schrappen, op:
 - a. ± 51-21,5N 4-14,3E, het ongevaarlijke wrak;
 - b. ± 51-21,5N 4-14,3E, de lichtboei 78A;
 - c. ± 51-21,0N 4-15,9E, de lichtboei 80;
 - d. ± 51-21,3N 4-14,9E, de lichtboei 78B.
9. Op ± 51-20,98N 4-16,13E schrappen de noot "Werknuitvoering".
- Betreft: Hyd. krt(n): 1803.4[496/96](voor 1)/m 4, 6 t/m 9).

*505(T) MEETOPSTANDEN NEDERLAND

Vaarwater	Pos.	Hyd. krt(n).
*Amsteldiep	52-55,6N 4-54,9E	1811
*Markermeer	52-33,8N 5-21,3E	1810
*Enkhuizen	52-43,3N 5-17,9E	..
*Enkhuizerwaard	52-43,3N 5-21,5E	..
*Wagenpad	52-48,3N 5-11,9E	..
*Boontjes	53-07,5N 6-22,0E	1811
*Blauwe Slenk	53-15,1N 5-11,3E	Verwijderd
*Pollendam	53-11,5N 5-20,5E	.. Verwijderd
*Schuitengat	53-20,3N 5-11,3E	.. Verwijderd
*Zuid Slenk	53-19,4N 5-15,7E	..
*Blauwe Slenk	53-15,1N 5-11,3E	..
*Zuid Slenk	53-19,4N 5-15,7E	..
*Oosterom	53-22,1N 5-20,4E	.. Verwijderd
*Vingegat	53-17,6N 5-30,4E	.. Verwijderd
*Oude Westereems	53-29,0N 6-44,7E	1812
Betreft: Hyd. krt(n): 1810; 1811; 1812.		

Weekuitgave No. 44 van de BAZ (d.d. 01-11-97)

*508(T) WADDENZEE. S VAN POLLEDAM. RECREATIEBETONNING OPGENOMEN.

Tussen de pos. (i) 53-11,65N 5-19,02E en (ii) 53-10,57N 5-23,85E zijn de gele drijfbaaken, met liggend kruis A t/m V opgenomen. Betreft: Hyd. krt(n): 1811.5 plan Harlingen-Aanloop.

*511 WADDENZEE. BOONTJES. BETONNING GEWIJZIGD.

Op 53-10,31N 5-23,62E aanbrengen een rood stompdrijfbaaken "BO 40A".

2. Naar 53-10,25N 5-23,85E (± 120m WNW) verplaatsen de ton BO 41.

Betreft: Hyd. krt(n): 1811.5[488/97] plan-Harlingen en Aanloop

*512(T) NW VAN PETTEN. MEETINSTRUMENTEN. LICHTBOEIEN.

Vorig BAZ: 114(T)/97 vervalt.

Voor de periode van een half jaar bevindt zich in elk der volgende pos. een gele lichtboei: Fl(5)Y.20s ter markering van meetinstrumenten:

- a. 52-48,37N 4-33,38E; c. 52-46,41N 4-39,06E;
- b. 52-47,36N 4-36,90E; d. 52-46,39N 4-39,12E.

N.B. De scheepvaart wordt er op geattendeerd dat tussen de gekarteerde meetpaal (even W van pos.c) en de wal geen doorvaart mogelijk is.

Betreft: Hyd. krt(n): 1801.9.

515(T) BUITENHAVEN ZEEBRUGGE. BETONNING.

In verband met de nieuwe aanlegsteiger in het Wielandendok zijn gelegd:

- de volgende groene spitse lichtboeien, op:
 - a. 51-21,57N 3-11,45E, "ZW 1"; Fl.G.5s;
 - b. 51-21,58N 3-10,88E, "ZW 3"; Fl.G.5s;
 - c. 51-21,43N 3-10,74E, "ZW 5"; VOG;
- ii. de volgende rode stomp lichtboeien: Fl.R.5s, op:
 - a. 51-21,48N 3-11,23E, "ZW 2";
 - b. 51-21,49N 3-10,99E, "ZW 4";
 - c. 51-21,44N 3-10,88E, "ZW 6".

Betreft: Hyd. krt(n): 1801.3 plan Zeebrugge

Weekuitgave No. 45 van de BAZ (d.d. 08-11-97)

*517(T) SCHELDE. FREDERIK. MEETINSTRUMENTEN. LICHTBOEIEN.

• BERICHTEN AAN DE SCHEEPVAART

Informatielijn binnenwateren: (0320) 298582

FRIESLAND

Geeuw (Sneek); geen bediening Geeuwbrug

I.v.m. renovatiewerkzaamheden wordt de Geeuwbrug te Sneek niet bediend tot omstreeks 27 februari 1998.

De onderdoorraarhoogte van het beweegbare deel bedraagt 2,50 meter.

GRONINGEN

2064 Damsterdiep; Stromming Driewegsluis.

I.v.m. onderhoudswerkzaamheden is de Driewegsluis te Groningen gestremd voor de scheepvaart tot en met 07 december 1997.

2167 Boterdiep; stremming brug Molentil te Onderdendam

I.v.m. werkzaamheden aan de middenpeiler is de brug Molentil te Onderdendam vanaf heden t/m februari 1998 gestremd voor de scheepvaart.

2191 Westerwijterdermaar; stremming Westerwijterderbrug.

I.v.m. onderhoudswerkzaamheden is de Westerwijterderbrug gestremd tot en met vrijdag 05 december 1997, of zoveel langer of korter dan nodig is.

2219 Eemskanaal; Stromming Zeesluisen te Delfzijl en bruggen Eemskanaal.

I.v.m. onderhoudswerkzaamheden, zijn de zeesluisen te Delfzijl gestremd voor de scheepvaart op zondag 30 november 1997 van 08.30 tot 18.00 uur. De Driebondsbrug, Borgbrug, Bloemhofbrug, Woldbrug en Eelwerderbrug zijn de gehele dag gestremd.

OVERIJSEL

2116 Kanaal Beukers-Steenwijk; Stromming Beukerssluis.

I.v.m. onderhoudswerkzaamheden is de Beukerssluis gestremd van 01 t/m 19 december. Omdat de Linthorst Homanslus in de Jonkers- of Helomvaart van 03 tot ca. 28

In elk der volgende pos. is gelegd een gele stompelichtboei: Q ter markering van meetinstrumenten:

- a. 51-19,12N 4-16,61E;
 - b. 51-19,14N 4-16,61E;
 - c. 51-19,15N 4-16,62E.
- N.B. De scheepvaart wordt verzocht op veiligheids voorbij te varen en niet te ankeren inde omgeving.

Betreft: Hyd. krt(n): 1803.4.

*521 WADDENZEE. AFSLUITDIJK NESSERZAND. MALZWIN. DOEKEGAT. MEETPALEN.

- Op 53-26,03N 6-55,61E aanbrengen een gele meetpaal (lichtstip met vlam): Fl.Y.4s
- Op ± 53-06,25N 5-11,40E schrappen de meetpaal(Fl(5)Y.20s):

Betreft: Hyd. krt(n): 1811.4[511/97](voor 2); 1812.6[491/97](voor 1).

*522(T) ZEEGAT VAN TEXEL. SCHIETOEFENINGEN.

Vorig BAZ: 30/97.

Lagging schietterrein B ± 52-52,5N 4-42,8E. Van 1 t/m 30 november 1997 zullen, op werkdagen van 08.30 tot 18.00 uur, van bovengenoemd terrein schietoefeningen worden gehouden met lichte doelgeschut. De on veilige afstand is tot 14km. Betreft: Hyd. krt(n): 1801.

Weekuitgave No. 46 van de BAZ (d.d. 15-11-97)

*529 WADDENZEE. ZOUTKAMPERLAAG. DROEGVALLING.

- Op 53-28,58N 6-09,43E aanbrengen een droogvallingshoogte van 0m 4dm, omgeven door een droogvallingslijm.
- De 1m lijn NE waarts uitbuigen, zodat de droogvalling sub 1 erdoor wordt omvat.
- Op 0,17m WNW van 1 schrappen de ondiepte van 0m 8dm.

Betreft: Hyd. krt(n): 1812.3[521/97]

• BERICHTEN AAN DE SCHEEPVAART

november eveneens is gestremd, (schutten via de Driewegsluis, doorvaarhoogte 2,5m, blijft mogelijk), worden onderstaande kunstwerken gedurende de stremming als volgt bediend:

- 01 november t/m 19 december: bruggen Kanaal Beukers-Steenwijk - Ossenzijl incl. Ossenzijl, brug Kalenberg, Scheerbrug en sluis Bloksijl, maandag t/m zaterdag van 08.00 tot 12.00 en 13.00 tot 18.00 uur. Bediening op afroep tel: 06.52933338.
- 01 t/m 19 december 1997: Arembergersluis en brug Ronduite, maandag t/m zaterdag van 08.00 tot 12.00 en 13.00 tot 18.00 uur, bediening op afroep tel:(038) 386 70 54 of 06.51 36 50 86.

NOORD-HOLLAND

2096 Ringvaart van de Haarlemmerveerpolder; stremming nabij Zwanenburg.

I.v.m. de bouw van een beweegbare brug t.h.v. de Weerenweg te Zwanenburg is de scheepvaart gestremd vanaf nu tot en met 11 april 1998.

2156 Westfriesche Vaart; Stromming Overlekersluis te Medemblik.

I.v.m. werkzaamheden aan de remming is de Overlekersluis te Medemblik gestremd van maandag 24 t/m vrijdag 28 november en van maandag 01 t/m vrijdag 05 december 1997 tussen 07.30 en 16.30 uur.

2157 Wieringerwerfvaart; Stromming bruggen te Middenmeer.

I.v.m. werkzaamheden zijn de Middenmeerbruggen te Middenmeer gestremd op 09, 10 en 11 december 1997.

2204 Kanaal Stolpen-Schagen; Stromming Kwikkelsbrug en Westerhavenluis te Medemblik.

I.v.m. werkzaamheden aan de Kwikkelsbrug en Westerhavenluis te Medemblik, dient de scheepvaart tot 01 april 1998 rekening te houden met stremmingen. De doorgeane scheepvaart wordt geadviseerd gedurende deze periode een andere route te kiezen.

ZEELAND

2118 Kanaal door Walcheren; Stromming draaibrug te Souburg.

I.v.m. werkzaamheden is de draaibrug te Souburg gestremd op dinsdag 02 december 1997 van 08.00 tot 20.00 uur.

MOTORBOOT 'VERKOOP'

Aangeboden jachten



Alتنا-kruiser 11,75x3,65m,
Bj 1975, Daf 575 105pk, boeg-
schroef, ruime motorkruiser
(Ref 0216) **f 120.000,-**



Pikmeer kruiser 13,50x4,00m,
Bj 1995, Perkins 135pk, boeg-
schroef, generator, enz
(Ref 0210) **f 390.000,-**



Bergummermeer 9,75x3,20m,
Bj 1975, Peugeot 62pk, 1e eig.
(Ref 0244) **f 89.500,-**



Klaassenkoter 15,50x4,60m,
Bj 1974, 2x Scania 140pk, boeg-
schroef, diverse app. **f 420.000,-**



Bruinkoter 9,50x3,10m,
Bj 1993, Solé 48pk, boegschroef,
diverse app.
als nieuw **f 162.500,-**

Verkoop uit hal bij Nicolaas Witsen, Alkmaar

Nicolaas Witsen Jachtbemid-
deling uit Alkmaar verkoopt
zijn jachten vanuit een ver-
warmde hal. Met dit unieke
systeem is het voor de koper
mogelijk om ook direct het
onderwaterschip te bezichtigen.
Bovendien kan men binnen 30
minuten een proefvaart maken
op het Noordhollands kanaal.
Door deze ideale verkoopom-
standigheden is het aanbod van
jachten groot, waardoor zij een
groot assortiment kunnen laten
zien. Mede door dit ruime aan-

bod en een strenge selectie kan
Nicolaas Witsen Jachtbemid-
deling een optimale kwaliteit
garanderen. Ook voor de verko-
per biedt dit systeem grote
voordelen; zijn jacht behoudt
zijn waarde, wordt niet vochtig
of vuil en het kijkend publiek
loopt niet over het dek heen.
Kortom zowel voor koper als
verkoper hét systeem.

**De verwarmde en overzicht-
telijke verkoophal van
Nicolaas Witsen**



Jebe-kruiser 10,50x3,70m,
Bj 1980, ThornyCroft 113pk,
ruime ak, open kuip
f 144.500,-



Vri-jon 13,00x3,80m, Bj 1990,
Daf 145pk, boegschroef, zeer
compleet **f 275.000,-**



En diverse andere boten

Barkas	12,00x4,25 '96
Princess 415	12,95x4,24 '89
Combi koter	12,00x3,75 '90
Vechtkruiser	10,50x3,45 '68
Gillissen	12,45x4,10 '93
Blauwe hand	11,10x3,60 '89
Kaag kruiser	11,40x3,40 '73
Molenkruiser	11,80x3,40 '89
Lowland Princess	13,05x4,00 '76

Y-koter	10,00x3,60 '91
De RuiterTrawler	11,50x3,85 '80
Klaassenvlet	10,65x3,65 '81
Grand banks	12,98x4,14 '74
Sunseeker 40	12,20x3,95 '88
Sturgatvlet	10,30x3,00 '78
Lowlandkoter	11,36x3,60 '81
Valkkruiser	12,00x3,95 '82
Luna 26	8,00x2,75 '75
Risor 27	8,20x3,05 '79
Favorite kruiser	8,75x3,25 '60

Meer informatie

Voor meer informatie over het
verkoopstelsel of het aanbod
van jachten, kunt u te allen tijde
contact opnemen of langs komen
bij Nicolaas Witsen

Openingstijden zijn:
ma t/m vr 09.00 tot 18.00 uur
za 09.00 tot 17.00 uur
zo 13.00 tot 17.00 uur

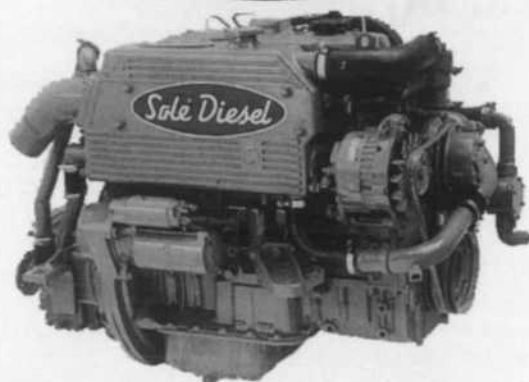


JACHTBEMIDDELING NICOLAAS WITSEN

Kraspolderweg 4 - 1821 BW Alkmaar - Telefoon 072 - 5 11 22 14



Sole Diesel®



Vermogen:

Pk	Kw
11	8.1
14	10.3
16	11.8
22	16.2
25	18.4
31	22.8
45	33.1
63	46.4
72	53.0
88	64.8
100	73.6
115	84.6
155	114.1
210	154.6
270	199.0

**SOLE LEVERT SINDS 1914
HET BESTE VOOR UW SCHIP**

- * origineel fabrikaat
- * stil en betrouwbaar
- * hoog rendement
- * saildrive t/m 25 pk
- * dealer in elke regio

Basis: Mitsubishi, Mazda, Hino en Ford New Holland.

IMPORTEUR: **verschuur-diesel b.v.**

MEER EN DUIN 36- 2163 HC LISSE
TEL.: 0252-421111 - FAX: 0252-411208

U bent welkom in onze showroom

succes holiday
VEEL RUIMTE EN VOL IDEEËN



holiday 900

9.10 m x 3.40 m, achterkajuit, met 24 kW (33 pk) VETUS-diesel
v.a. Hfl 190.745,-

De **succes holiday** -modellen zitten vol nieuwigheden. Familiekruisers bij uitstek voor de nieuwe generatie. Leverbaar in 9.00 m, 10.00 m en 12.00 m. Makkelijk om mee te varen, een zuinige motor, complete uitrusting, ruime hutten, groot achterdek en zonnedeck en extra voordek bij de grotere modellen. Wat valt er nog meer te wensen?



holiday 1200

12.00 x 4.15 m, achterkajuit, met 94 kW (128 pk) Vetus-diesel
v.a. Hfl 370.930,-



holiday 1000

10.00 x 3.80 m, achterkajuit, met 78 kW (106 pk) Vetus-diesel
v.a. Hfl 290.875,-

**SUCCES
YACHTS**

Werk: JACHTBOUW SUCCES B. V.
Oudeweg 32, 8316 AC Marknesse
Tel. 0527-20 1705, Fax 0527-20 32 16

Dealer voor Holland en Duitsland:
JACHTHAVEN 't LEUKEN
De Kamp 7a, 5855 EG Well
Tel. 0478-50 17 58, Fax 0478-50 22 92

Dealer voor Zuid-Holland/Zeeland/België:
Yachting „DE TROOST“
3231 CM Brielle, Tel./Fax 0181-413759

INTERNATIONAAL BOOT TRANSPORT

- Jarenlange ervaring door geheel Europa
- Speciale opleggers, ook combinatie
- Zelf laad- en lossysteem voor bv. winterstalling bij u thuis. Voor motorjachten en nu ook voor zeiljachten.



Vraag vrijblijvend prijsopgaaf.



BOLT B.V.
Internationaal Speciaal Transport

Buitenst Vallaat 15, 9204 WX Drachten
Telefoon: 0512-514845 b.g.g. 530845 - Telefax: 0512-522063

Pyrasied Kunststoffen

Specialist in acrylaat bootramen.
Levering volgens klantspecificaties.
Veel kleuren op voorraad.
Absoluut spanningsvrij **BUIGWERK**.
Ook polycarbonaat, desgewenst krasvrij en/of U.V.-stabiel.

Voor inlichtingen en aanvragen:
Pyrasied Kunststoffen,
Zuidvliet 228, 8921 BN Leeuwarden.
Tel. 058-2150651. Fax 058-2151847

**MET EEN ECHE PEGA
MIST U NOOIT DE BOOT**

- Uw keuze is hertij:
 - boottrailers
 - karttrailers
 - wielboottrailers
 - klemdraadboottrailers
 - rubberboottrailers
 - catamarantrailers
 - bagage-/surfpaktrailers
 - kombi/boottrailers
 - mailertrailers
 - bandprofieltrailers
 - strandtrailers
 - het elektrische lerenprogramma van Powerwinch. Maritieme accessoires van pure klasse
 - een scala Pega toebehoren voor nog meer watersportgenot



Uit eigen land, alomt bekend

De Pega-parade is indrukwekkend. Watersporters herkennen er al hun knutsche kwaliteiten in. B.v. wisselers met waterdichte keerring zodat u nooit voor verzoepen verrassingen komt te staan.

Maar ook: een verstelbare as voor de juiste koppeldruk. In- en uitwendig roestvrij thermisch verzinkt. En vijf volle jaren garantie op de konstruktie!

De Pega-brochure verschaft u degelijke informatie over het gehele aanbod. Gratis. Bel 01806 - 15380.

PEGA BOOTTRAILERS HOLLAND

Bedrijfssterrein Ziedewij 37,
2991 LA Barendrecht,
Telefoon 0180-615380 - Fax 0180-621632

MOTOREN - BOEGSCHROEVEN

- DAF MOTOREN 85 tot 320 pk.
- 100% gereviseerd te vergelijken met nieuw.
 - Geheel compleet met hydraulische keerkoppeling.
 - 1 Jaar garantie na ingebruikname.

BOEGSCHROEVEN 4-6-8-10-16-20 pk voor schepen tot 20 meter.

- Vanaf f 2.444,- incl. b.t.w.
- 1 Jaar garantie na ingebruikname.
- Folders op aanvraag.
- U kunt afmeren bij ons bedrijf voor in- en uitbouw van motoren c.q. boegschroeven.

DUCO SCHEEPSMOTOREN

Keersluisweg 17, 5433 NM Cuyk.
Tel.: 0485-320008. Fax: 0485-317534.



ANCASTA

Europe's largest selection

De grootste keuze
de beste service



Fairline Corniche 31 - 1986 - 2x 165 pk Volvo TAM40 diesel motoren - akkulader - waterdruksyst. - w.w. - gaskooktoest. - oven - 2x koelkast - douche - elektr. toil. - Webasto verw. - Bimini top - opn. gestoff. in 1996 - kompas - dieptem. - Loran C - speed/log - autopilot - electr. ankerlier - zonnentent - Davits - zwemtrap - brandblusser - kuipkleed - radio/cas. - 4 slip. in voorkabine met dubbel bed en salon
Prijs NLG 159.500,-



Fairline 35 Corsica - 1990 - 2x Cummins CT6A 250 pk diesel motoren - ruime salon met rondzit - dubbel bed in voorkabine - 2 eenpersoons bedden in BB cabine - Brandstof 818 liter - Water 390 liter - Diepte meter - Snelheidsmeter - gaskooktoestel met oven en grill - Elektrische ankerlier - Douche/Toilet - Marifoon Navico RT 6500 - Walaansluiting - Waterdruksysteem - Warm water - davits - Kuipkleed - Akkulader - Koelkast - Kompas - Stereo - Ruitenwissers - Trimtaps Prijs NLG 275.000,-



Sleepboot - 1957 - Bolnes 100 pk diesel - 18.52 x 4.85 - 4 slaappleatsen (2x in voorkajuit/2x in achterkajuit) - werf betimmerd - kooktoestel - koelkast - warm water (geyser) - toilet - radar - verkeert in uitstekende staat van onderhoud.
Prijs NLG 170.000,-



Sea Ray 350 Sundancer - 1991 - 2x 340 pk Mercruiser benzine motoren (V-drives) - 6 slaappleatsen - Walaansluiting - Elektrische ankerlier - Gesloten cabrioletkap - Generator - Kuipkleed - Akkulader - Waterdruksysteem - Warm water - Elektrisch toilet - Douche - Koelkast - Kooktoestel - Kompas - Log - Dieptemeter - Stereo - Marifoon - Brandblussers - Radarbeugel - Ruitenwissers
Prijs NLG 179.000,-



Sealine 310 Ambassador - 1996 - 2x Mercruiser D3.6L - 2x 180 pk diesel - 9.60 x 3.25 x 0.91 - buitenboord toilet - waterdruksyst. - w.w. - gaskooktoest. - grill - oven - koelk. - elektr. ankerlier - zwemplateu met douche - urenteller - dieptem. - log - kompas - radio-cass. met 4 boxen - Eberspacher verw. - afst.bed. zoeklicht - zonnekussen op voord. - teakdek in kuip - worteln. dashboard, extra anker - GSM - radarbeugel - 4 sl.pl. Prijs NLG 247.500,-



Sea Ray 290 Sundancer - 1995 - 2x 205 pk Mercruiser 4.3 LX benzine motoren - gest. cabriolet kap - elek. ankerlier - trimvlakken - magnetron over - elek. toil. - kooktoest. - koelk. - akkusch. - waterdr. syst. - warm water - ruitenwissers - kompas - houten stuurwiel - elek. voorraam - douche - 2x Fortress alu. ankers - Maxum 295 rubberboot - 5 pk Suzuki BB motor - Lowrance dieptem. /fishfinder - Garwin 45 GPS - 10 reddingsv. (nieuw) - waveboard - waterski's - kneebord - 6 slip. Prijs NLG 149.000,-

De hier getoonde modellen
vertegenwoordigen slechts een
gedeelte van ons aanbod.

Bel voor meer informatie



ANCASTA

Europe's largest selection

Kruisers en jachten
HELLEVOETSLUIS
Industriehaven 30
3220 AD - tel.: 0181-312160
Fax: 0181-316995
Kontakt: Piet van den Dool



ANCASTA

Europe's largest selection



Ocean Alexander 440 - 1989
2x 306 pk Volvo Penta
Prijs: 485.000 Nlg incl. BTW

'80 GRAND BANKS 32

1 x 120 pk Ford 215.000 Nlg, incl. BTW

'90 GRAND BANKS 42 CLASSIC

2 x 135 Ford Sabre 530.000 Nlg, incl. BTW

'96 GRAND BANKS 42 MOTORYACHT

2 x 300 pk Caterpillar 820.000 Nlg, incl. BTW

'88 GRAND BANKS 46 CLASSIC

2 x 375 pk Caterpillar 654.000 Nlg, incl. BTW

'96 GRAND BANKS 46 EUROPA

2 x 210 pk Caterpillar 990.000 Nlg, excl. BTW

'91 GRAND BANKS 49 MOTORYACHT

2 x 375 pk Caterpillar 1.180.000 Nlg, incl. BTW

'77 DRACO 6.00 M

1 x 175 Volvo Penta gas 21.300 Nlg, incl. BTW

'88 FORMULA 29 PC

2 x 200 Volvo Penta 147.600 Nlg, incl. BTW

'93 CARVER 300 AFT CABIN

2 x 150 Mercruiser diesel 213.000 Nlg, incl. BTW

'93 CARVER 370 VOYAGER

2 x 230 Volvo KAD 42 322.000 Nlg, incl. BTW

'95 CARVER 250 EXPRESS

1 x 275 Volvo 5,7 GI Benzine 68.000 Nlg, incl. BTW

'81 STOREBRO 404 BALTIC

2 x 270 Volvo TAMD70 265.000 Nlg, incl. BTW

De hier getoonde modellen
vertegenwoordigen slechts een
gedeelte van ons aanbod.

Bel voor meer informatie



NORTH SEA MARINE

Benelux-Importeur van Grand Banks

Nieuwe Werfkaai 5 - 8400 Oostende Belgium
Tel. +32(0)59 32 06 88 - Fax +32(0)59 32 20 04

De nieuwe dimensie

SURPRISE 33



voor uw vrije tijd!

CONTESSA 37

De Surprise 33 is het splinternieuwe model van Vri-Jon. Afmetingen: 10.50 x 3.50 m. Zeer veel binnenruimte. Leverbaar naar keuze met voorkajuit of rondzit.

De Vri-Jon Contessa 37 wordt nu gebouwd in een geheel nieuwe uitvoering met vele weldoordachte details. De elegante inrichting wordt naar keuze met voorkajuit of rondzit geleverd.

Werk: Vri-Jon Yachts BV, Opdijk 16, 8376 HH Ossenzijl

Telefoon 0561-477700 - Telefax 0561-477472

succes marco DE LEVENDE LEGENDE

marco 990 GS

10.00 m x 3.35 m, achterkajuit, met 59 kW (80 pk) IVECO-diesel
v.a. Hfl 242.000,-

marco-boten behoren tot de succesvolste kruisers op watersportgebied. Daarvoor zijn diverse oorzaken aan te wijzen. Ze zijn robuust, stoer en makkelijk te handelen. Ze bieden veel ruimte en varen optimaal. Wij hebben de complete **marco**-serie vernieuwd en bieden u de vertrouwde topkwaliteit tegen ongekend gunstige prijzen.



marco 860 AK
8.60 x 3.05 m, achterkajuit, met 38 kW (52 pk) Vetus-diesel
v.a. Hfl 132.450,-

marco 730 OC
7.30 x 2.75 m, open kuip, met 16 kW (22 pk) Vetus-diesel
v.a. Hfl 100.450,-

marco 810 AK
8.10 x 2.85 m, achterkajuit, met 24 kW (33 pk) Vetus-diesel
v.a. Hfl 115.940,-

marco 860 OC
8.60 x 3.05 m, open kuip, met 38 kW (52 pk) Vetus-diesel
v.a. Hfl 129.530,-

marco 860 Salon
8.60 x 3.05 m, open kuip, met 38 kW (52 pk) Vetus-diesel
v.a. Hfl 137.500,-

marco 810 OC
8.10 x 2.85 m, open kuip, met 24 kW (33 pk) Vetus-diesel
v.a. Hfl 107.100,-

**SUCCES
YACHTEN**

Werk: JACHTBOUW SUCCES B. V.
Oudeweg 32, 8316 AC Marknesse
Tel. 05 27-20 17 05, Fax 05 27-20 32 16

Dealer voor Holland en Duitsland:
JACHTHAVEN TLEUKEN
De Kamp 7a, 5855 EG Well
Tel. 0478-50 17 58, Fax 0478-50 22 92

Dealer voor Zuid-Holland/Zeland/België:
Yachting „DE TROOST“
3231 CM Brielle, Tel./Fax 0481-413759

Bij nieuwbouw en her-motorisering wordt meer en meer de naam van STEYR genoemd. Helemaal niet verwonderlijk als u kijkt naar de toepassingsmogelijkheden die u geboden worden: STEYR met keerkoppeling, als hek- of jet-drive of als bobtail om aan uw bestaande installatie gekoppeld te worden.

VERMOGEN 212 PK / 156 KW
CILINDER TAL 6 IN LIJN
CILINDER INH. 3200 CM3
MAX. TOERENTAL 4300 OMW / MIN
MAX. KOPPEL-1/min 436 NM - 2800/min
GEWICHT 365 KG
AFM. L x B x H 1213x651x775mm
voldoet aan EMISSIONSNORM
ELEKTRONISCH MANAGEMENT
& DIAGNOSE SYSTEEM
1 JAAR GARANTIE

De wereldbekende STEYR kwaliteit en onze inbouwervaring staan garant voor een professionele motorisering van uw schip.



Alleen importeur voor Nederland



STEYR
diesel MARINE

PADMOS SCHEEPSTECHNIEK

Hoogenboomsweg 3 Scharendijke/Brijdorpe
Postbus 5 4318 BA Brouwershaven
tel: 0111 - 692407 fax: 0111 - 692451

WINTERBERGING

Vanaf 1 november 1997 kunnen wij op ons nieuwe bedrijfs-terrein in Heyningen, gelegen op het industrieterrein Dintelmond met de winterberging beginnen.

- Prijs** : f 30,- per m².
Inbegrepen : boot uit het water, afspuiten onderwaterschip, gebruik verstelbare bokken, boot in het water.
Botenlift : 30 ton (met open achterzijde, speciaal voor zeilboten) met masten kraan.

Inlichtingen : **Stevens Jachtbouw**
tel.: 0162-521338 / 520652 - fax: 521338

MULTIKNIK KOTTER



10,50 m. met achterkajuit. Casco's vanaf 8,50 tot 20,00 m.
TECHNISCH VAARKLAAR OF COMPLEET Gespecialiseerd in casco-bouw.
Ook voor afbouw van uw bouwpakketten.



Jacht- en Scheepsbouw
M.J. van Geffen

Kantoor en werk: Steigerboom 11 5331 KA Kerkdriel Tel. 0418-631886

uw jacht verkopen?

BIJ DE PROFESSIONALS BENT U IN GOED VAARWATER!

Vraag vrijblijvend naar onze verkoopvoorwaarden:
 Wij zorgen voor een gratis box tijdens de verkoop
 Wij houden uw schip gratis schoon
 Wij rekenen geen advertentiekosten
 Wij zijn zeven dagen per week open
 Verkoop altijd op "No cure no pay" basis



Ameralkruiser, 12,00 mtr., staal
 Detroit 250 pk, 1978 Hfl. 125.000,-



Fairline 32 Sedan Fly, polyester
 2x Volvo Penta 130 pk, 1979 Hfl. 144.500,-



Hockkruiser, 11,00 mtr., staal
 Daf 475 100 pk, 1975 Hfl. 119.000,-



Listervlet, 9,00 mtr., staal
 Mercedes OM 615 52 pk., 1982 Hfl. 118.000,-

EEN GREEP UIT ONS AANBOD.....

Amerglass 32 AK	9,80 mtr., polyester	2x Perkins 86 pk, 1973	Hfl. 89.000,-
Amerglass 32 AK	9,92 mtr., polyester	2x Perkins 86 pk, 1978	Hfl. 78.000,-
Cartevonna 950 GSANY	9,0 mtr., staal	Daf 475 80 pk, 1977	Hfl. 155.000,-
Favorietkruiser	8,50 mtr., staal	Volvo (nieuw) 33 pk, 1974	Hfl. 64.000,-
Frische Vlet	10,50 mtr., staal	Daf 120 pk, 1978	Hfl. 129.000,-
Gillissen Vlet	10,30 mtr., staal	Volvo Penta 106 pk, 1975	Hfl. 129.000,-
Haleerkruiser	9,50 mtr., staal	Mercedes 56 pk, 1986	Hfl. 65.000,-
Jarekruiser	9,00 mtr., staal	Mercedes 42 pk, 1979	Hfl. 68.000,-
Molenkruiser	12,50 mtr., staal	Daf 615 130 pk, 1994	Hfl. 275.000,-
Naptonus 107	10,30 mtr., staal	VW Passat 56 pk, 1991	Hfl. 88.000,-
Proficiet kruiser	10,70 mtr., polyester	Peugeot 106 pk, 1974	Hfl. 118.000,-
Seoline 270 s	8,51 mtr., polyester	Volvo Penta (n), 1990 100 pk, 1978	Hfl. 89.000,-
Seitsonkruiser	12,80 mtr., staal	Mercedes 180 pk, 1994	Hfl. 136.000,-
Striker	16,20 mtr., aluminium	Daf 615 135 pk, 1984	Hfl. 139.500,-
Trojan	14,20 mtr., polyester	2x Volvo Penta 2x 270 pk, 1976	Hfl. 295.000,-
Valkkruiser	13,75 mtr., staal	2x Deutz 2x 106 pk, 1979	Hfl. 295.000,-
Valkkruiser	12,55 mtr., staal	Daf 615 130 pk, 1992	Hfl. 265.000,-
Valkkruiser	11,60 mtr., staal	Daf 525 120 pk, 1980	Hfl. 178.000,-
Vrijvlieter	14,00 mtr., staal	Daf 525 120 pk, 1986	Hfl. 189.000,-
Windy 8600	8,60 mtr., polyester	2x Volvo Penta 130 pk, 1992	Hfl. 118.000,-
Z-Yacht	9,00 mtr., staal	Peugeot 92 pk, 1987	Hfl. 139.500,-
Zwalvkruiser	9,40 mtr., staal	Peugeot (inv.95) 52 pk, 1978	Hfl. 89.000,-

De specialist op het gebied van motorschepen in het hart van Holland! 7 dagen per week open - meer dan 100 schepen in eigen haven. Door overweldigende verkoop met speed motorjachten ter bemiddeling gevraagd!!!



NIEUWE LOOSDRECHTSE DIJK 240 A
 NIEUW LOOSDRECHT - TEL. 035-5823074 - FAX 035-5823631

JACHTBEMIDDELING

JACHTVERMITTLUNG

YACHT BROKERS

***89 SYMBOL 45 SUNDECK**

 14,50 x 4,50 x 1,20
 2 x Gammings
 210 pk
 Turbo Diesel
 Vr.pr. 349.500 NLG

***94 KOKKRUISER**

 8,10 x 2,50 x 1,00
 Mercedes 64 pk
 Diesel
 vr.pr. 38.000 NLG

***81 ALM CRUISER FLY**

 12,60 x 3,80 x 1,20
 Daf 120 pk Diesel
 Vr.pr. 179.000
 NLG

***80 KILKCRUISER**

 6,70 x 2,49 x 0,60
 Volvo Penta 120 pk
 Benzine van bouwjaar 1986
 Vr.pr. 21.500 NLG

***93 BAYLINER 3688 MY**

 11,00 x 3,71 x 0,95
 2 x HINO 260 pk
 Turbo Diesel
 Vr.pr. 217.000 NLG

***94 LASCO CRUISER FLY**

 12,00 x 4,15 x 1,15
 Daf 165 pk
 Turbo Diesel
 Vr.pr. 163.000 NLG


***76 AMERGLASS 92**

 9,60 x 3,20 x 0,90
 2 x Volvo Penta
 106 pk Diesel
 Vr.pr. 84.500 NLG

Dit is slechts een selectie uit ons aanbod. Wij hebben nog 75 andere schepen in aanbieding.
NAVI SELL
 YACHT BROKERS
 Rubenslei 19
 2019 Antwerpen - België
 tel 00 32 3 226 43 55
 mobile 00 32 75 27 39 79
 internet www.max.be

***68 SPITSGAT MOTORSLOEP**

 9,77 x 3,37 x 0,80
 Mercedes 58 pk
 Diesel
 zeewaardig schip
 Vr.pr. 49.000 NLG

***86 VALK CRUISER 14,80**

 14,80 x 4,20 x 1,20
 2x Daf 150 pk
 Diesel
 Vr.pr. 290.000 NLG

***92 CHRIS-CRAFT 360**

 12,40 x 3,90 x 1,10
 2 X OMC 305 pk
 Benzine
 Vr.pr. 215.000 NLG

JACHTWERF GIJS VAN DER VALK SPRANG-CAPELLE VALKKRUISER

Haven 19
 5161 PB Sprang-Capelle
 Tel. (31) 0416 313311
 Fax (31) 0416 313880

De naam VALKKRUISER staat al decennia borg voor optimaal gebouwde schepen. Standaard zeer compleet en luxueus afgewerkt. Kom eens langs, dan informeren wij u vrijblijvend over de modellen en de mogelijkheden die VALKKRUISER u biedt.

Alle VALKKRUISERS, Classics, Contents & Voyagers zijn leverbaar vanaf casco t/m (super de luxe) compleet.



UITSTEKENDE KWALITEITSJACHTEN MET VEEL COMFORT EN PERFECTE VAAREIGENSCHAPPEN

DE WATERFLASH

ALTENA WERKENDAM B.V.



- Bijzonder geschikt voor kleine ruimten aan boord van schepen en pleziervaartuigen.
- Verkrijgbaar in 12, 24 en 220 volt.
- Leverbaar in diverse uitvoeringen en kleuren.
- Het toilet is niet plaatsgebonden.
- Het toilet kan 6 meter onder de waterlijn worden geplaatst.

Leeghwaterstraat 20 - 4251 LM Werkendam - The Netherlands
Tel. +0031-183-502660 - Fax +0031-183-502893

D. VAN BRUGGEN

STRAALBEDRIJF



PERFEKT WERK

- Staalstralen, mobiele en cabine van jachten.
- Tevens aanbrengen van grondlagen. ● Metaliseren.
- Voor de perfecte afwerking van uw schip.

Kom langs of maak een afspraak!
Loswal 9, 8263 BH Kampen
Tel. 038-3324268. Fax 038-3328162

Pasadena 1100



AFM. 11.20 X 3.85 X 0.90 **UNIEKE KRUIPHOOGTE 2.35**

Div. bouwpakketten/casco's leverbaar. Ook verhuur.

MARVIS Stockholmstraat 2
9723 BC Groningen
Telefoon 050-3180681
JACHTBOUW Fax 050-3181125

WINTERBERGING IN BRUINISSE

- Moderne droge hallen (electr. beveiligd)
- Eigen kraan tot 30 ton
- Deskundig personeel

Reserveer direct
of vraag informatie bij:

BAL & Co BRUINISSE
Tel. 0111-481388 Fax 0111-483018

MOLENKRUISER **VETUS** + **KLAAS MULDER**

HOOFDDEALER EN INSTALLATEUR VOOR NOORD-HOLLAND

voor verkoop en deskundige begeleiding

Gerrit Bolkade 9, (volg borden Westerspoor Oost) 1507 BR Zaandam, Tel.: 075-6174535 (open verbinding met noordzeekanaal).

VERKOOP - SERVICE - ONDERHOUD - WINTERSTALLING

Boesch NEDERLAND



import Boesch Motorboote Zwitserland
Tevens onderhoud-reparaties aan alle merken motorboten

Julianalaan 55b - 2159 LD Kaag
Telefoon 0252-544222 - Fax 0252-545276

INTERIEUR NAAR EIGEN SMAAK EN BETAALBAAR
Bij ons is dat mogelijk

A.G. Betimmeringen

20 Jaar ervaring in Jachtbetimmeringen.

- Teakdekken.
- Complete interieurs.
- Prefab meubels.
- Renovatie.

Geheel in overleg met de KLANT.
Direkt gelegen aan rivier "De Merwede"

Bel/fax voor vrijblijvend prijsopvraag:
A.G. Betimmeringen
Rivierdijk 452, H'veld/G'dam, Tel/fax: 0184 616583



Consonant yachts

Barkas 11 meter

Op de werf in aanbouw Barkas 11 meter en 13,5 meter.



Voor een schip gebouwd in de juiste harmonie.

Mijnt Kruskamp, Consonants Yachts
Sportlaan 24, 7671 JW Vriezenveen
WERF: Kanaalweg Noord 65b, Vriezenveen

- tel. 0546 - 564 561.
- fax 0546 - 566 163.
- mobile: 06 53 312 604

ZIJLMANS WATERSPORT biedt te koop aan:



Romanza Cruiser, bjr. 1978, afm. 12.50 x 3.70 m, staal, Ford 120 pk, dubb. stuurst., douche, ijskast, 4-pits gasstel, davits, boegschr.
prijs **f 129.000,-**



Fairline Targa 34, bjr. 1992, afm. 11.15 x 3.48 m., polyester, 2x Volvo diesel elk 200 pk, 6 sl.pl., 2x ijskast, stereo, WC, douche, dinette, zonneterm, marifoon, etc.
f 245.000,-



Doerak 700, bjr. 1978, afm. 7.00 x 2.85 m., staal, Peugeot 60 pk, 4 sl.pl., open kuip, WC, ijskast, verw., acculader, kooktoestel, Victron omvormer.
f 39.750,-



Rijo Cruiser, met open kuip, bjr. 1978, afm. 10.50 x 3.20 m., staal, Samofa 52 pk, 4 sl.pl., ijskast, wc, bilgepomp, 2x zonnepanelen, ebersp. verw.
f 109.000,-



Jacabo Cruiser, bjr. 1980, afm. 10.60 x 3.30 m., staal, Daf 575, 5 sl.pl., w.water, ijskast, electr. toilet, dieptem., etc.
f 91.750,-



Windy 26 Special, bjr. 1981, afm. 7.75 x 2.93 m., polyester, Volvo Penta 61 pk, 4 sl.pl., dinette, zonneterm, ijskast, wc, zwemtrap, etc.
f 52.500,-



ZIJLMANS WATERSPORT
Havenkade 1 - 4924 BC Drimmelen
Tel. 0162-682541 - Fax 0162-687687



Jachtwerf Neptunus b.v.

presenteert een selectie van perfecte motorjachten



Neptunus 107 (10.70 x 3.45 m)



Neptunus 129 AK (12.90 x 4.20 m)



Neptunus 106 AK (11.20 x 3.65 m)



Neptunus 108 (11.70 x 3.89 m)



Neptunus 50 AK/FB
(15.00 x 4.40 m)



Neptunus 156 Sedan, 1992
(16.60 x 4.75 m)

Valk Motorjacht 12.60 m.

Van Lent Motorjacht 17.00 m.

Ook kunnen wij Uw schip in de verkoop nemen!

Inspectie op werkdagen van 9.00-17.30 uur, zaterdags van 10.00-14.30 uur.

NEPTUNUS B.V. VEERDAM 1, 5308 JH AALST (GLD.) HOLLAND
TEL.NR. (0031) 0418-673103 FAX NR. (0031) 0418-673222
(Na kantooruren: tel. 0183-563556) (Aalst ligt aan de Maas)

EURO yachts

The art of sailing and selling

Euro Yachts
Oud-Loosdrechtsedijk 141
Postbus 96, 1230 AB Loosdrecht
Tel.: +31(0)35-5828806
Fax: +31(0)35-5826313
E-mail: yacht.salesclub@pi.net

Princess 41
Vraagprijs hfl. 218.000,-

Vergelijkbaar: o.a.

Exercise	55	vraagprijs op aanvraag
Eagle	55	vr.prijs hfl. 485.000,-



Bayliner 2855 Diesel!
Vraagprijs hfl. 129.000,-

Vergelijkbaar: o.a.

Sealine	360	vr.prijs hfl.	298.000,-
Finnsport	8500	vr.prijs hfl.	74.500,-
Rinker	265	vr.prijs hfl.	94.000,-
Passaat	7.35	vr.prijs hfl.	39.500,-



Swancreekruiser 11.00
Vraagprijs hfl. 124.500,-

Vergelijkbaar: o.a.

Hoekstrakruiser	11.00	vr.prijs hfl.	125.000,-
Eemskruiser	10.50	vr.prijs hfl.	112.500,-
Hewikruiser	10.00	vr.prijs hfl.	108.000,-



Birchwood 33 AK
Vraagprijs hfl. 122.000,-

Vergelijkbaar: o.a.

Curtevenne	8.60	vr.prijs hfl.	68.000,-
Saga	27 AK	vr.prijs hfl.	52.500,-



Cupido de luxe 11.75
Vraagprijs hfl. 118.500,-

Vergelijkbaar: o.a.

Inter	1400	vr.prijs hfl.	187.000,-
Beachcraft	14.70	vr.prijs hfl.	185.000,-
Vinkenruiser	12.60	vr.prijs hfl.	168.000,-



Dompvlet 8.65
Vraagprijs hfl. 79.000,-

Vergelijkbaar: o.a.

Curtevenne kottter	9.80	vr.prijs hfl.	128.000
Multi Knikspant Vlet	10.70	vr.prijs hfl.	82.000
Bakdekkruiser	14.00	vr.prijs hfl.	82.000



Beachcraft 10.00
Vraagprijs hfl. 56.500,-

Vergelijkbaar: o.a.

Doerak	6.50	vr.prijs hfl.	24.900,-
Ten Broeke Kruiser	7.80	vr.prijs hfl.	18.500,-



Naam:

Adres:

Postcode en woonplaats:

Telefoon:

Ja, ik wil graag meer weten. Stuur mij vrijblijvend informatie over:

- uw aanbod van motorjachten/zeiljachten/motorsailers*
staal/polyester*
prijsklasse van f tot f
- verkoopmogelijkheden van mijn schip
- financieringsmogelijkheden
- watersport-assurantie

Deze bon gratis opsturen aan:

Euro Yachts
Antwoordnummer 1313, 1200 VH Loosdrecht

INFORMATIE
COUPON



JACHTMAKELAARDI
wolfrat
UW JACHT VERKOPEN IS ONS VAK



Nr. 2156, ST. JOZEFVLET GSAK, multi-knikspant, bj. ca. '80, l. 8,75 m, staal, 1x Vetus 52 pk D, 4 sl.pl., 2e stuurstand, int. mahonie, walaansl., verw. hetelucht, geysler, douche, in goede staat van onderh., lens-/bilgep., werschip, div. acc. Dfl. 119.000,00



Nr. 2178, PIKMEER GSAK, kniksp., bj. ca. '92, l. 12,5 m, staal, 1x Cummins 121 pk D, boegschr., 4/6 sl.pl., 2e stuurst., wersch., boil., cabrkap, div. acc., Frans bed, anker, elektr., int. teak, raaml. alum., teak dekken, verw. hetel., walaansl. m. accul. Dfl. 315.000,00



Nr. 2175, VALK FALCON, kniksp., bj. ca. '89, l. 13 m, staal, 1x Daf 615, 140 pk D, boegschr., 5 sl.pl., 2e stuurst., wersch., boil., cabrkap, div. acc., in goede staat van onderh., int. mah., dav. met bijboot en motor, anker, hand, walaansl. met accul., verw. hetel., teak dekken Dfl. 315.000,00

Steeds ca. 70 geselecteerde motorjachten in onze verkoopshaven te Loosdrecht
Vraag onze catalogus bel 035-5827715*

trading b.v.

360° mobiele TV/FM antenne

OMNIMAX



J.M.R.-BV.
Staalstraat 1, 2984 AJ Ridderkerk
Tel.: 0180-427292

WESTERVLET 6.50



Naast de bouw van de Westervlet 5.70 en 6.50 leveren wij een totaal pakket t.w.:

- Dealer Nanni diesels
- Betimmeringen
- Schilderwerk
- Reparatie, onderhoud motoren
- Nieuwbouw/renovatie hout-staal

A.E. WESTER & ZN.
Garde Jagerswei 4-5 - 9001 ZP GROU
Telefoon 0566-621335 - Fax 0566-623840
JACHTHAVEN "DE BLIEKEN"

INTERTREND
Gordijnen en stoffering
Zuiderhoofdstraat 73
1561 AJ Krommenie Tel. 075-6213447
Open: di. t/m zat. 10.00-17.00 uur

GRATIS CONFECTIE VAN:
* Bootkussens * Caravankussens * Bankstelkussens

Wij berekenen alléén materiaalkosten, géén arbeidsloon!

Polyeter en matrassen elke maat, elke dikte GRATIS op maat gemaakt. Voordelig, snel en perfect. Alles onder volledige garantie.

Deze advertentie is 10% korting op de stoffen waard.

Muilwijk 

Scheepsbetimmeringen B.V.
Troelstrastraat 29a
3371 VJ Hardinxveld-Giessendam
tel.: 0184-612278
fax.: 0184-618680

Meer dan 25 jaar ervaring in de jachtbouw!
Voor de complete betimmering

PRINCESS

Het onderscheidend vermogen van professionele service en excellent vaarcomfort

Dolman Yachts International B.V.
Westreedijk 2-3, 1396 IB Muiden, HOLLAND, Tel.: 0294 - 210000, Fax: 0294 - 210008

Dolman Yachts International GmbH.
Im Ancora Yacht-Hafen, An der Wick 7-15, D-23730 Neustadt-Holstein, DUTSLAND
Tel.: ++(49) (0)4561 - 51950, Fax: ++(49) (0)4561 - 51955

Dolman Yachts International GmbH.
Inselweg 1, D-56353 Winnigen-Mosel, DUTSLAND, Tel.: ++(49) (0)2606 - 962020, Fax: ++(49) (0)2606 - 962022

DOLMAN YACHTS INTERNATIONAL DYI®

E-Mail: info@dolman.nl Website adres: http://www.dolman.nl

MULDER MOTOREN

"The Volvo Penta specialists"

- service & reparatie
- grote sortering nieuwe en gebruikte onderdelen
- uitgebreid ruilsysteem
- wereldwijde express service en pakketdienst
- "Velvet" service centre



QL scheepsaccessoires

Spangensekade 114-115, 3027 GT Rotterdam
Tel. 010-437 52 00 - Fax 010-462 02 44 - Telex 20010 PMS NL

Almarine
Merwedelaan 21
5463 JK Veghel

Bouwtekeningen Staalbouwpakketten Casco's 9-15 mtr. Complete schepen

Voor uitgebreide informatie bel of fax
Tel. 0413 310144
Fax 0413 310149
Email alma@tref.nl

WATERSPORTBEDRIJF GEBR. WEINHOLT



- Teak deckingboard
- Supra hecht
- Regina Mahonie
- Decora wand/vloerplaten
- Okoumé hechthout

WEST SYSTEM EEN COMPLETE LIJN (EPOXY) KUNSTHARS-PRODUKTEN.

sikkens YACHTPAINTS.

EPFANES JACHTLAKKEN EN EEN UITGEBREID ASSORTIMENT WATERSPORTARTIKELLEN.

KORTE OUDERKERKERDIJK 10/14
1096 AC AMSTERDAM
TEL. 020 - 665 74 87 / 665 16 25

JACHTHAVEN



EVENAAR

FinnMaster

25 verschillende modellen



FINNMASTER 6100 ROYAL



FINNMASTER 520 CLX

sessa

20 VERSCHILLENDE MODELLEN



OYSTER 27



KEY LARGO 20



RAPALA 19



LIGHT SPORT 18

JACHTHAVEN DE EVENAAR

Scheendijk 23, 3621 VC Breukelen
Tel. 0346-263163, Fax 0346-264870

DE KOEWEIDE

YACHTING

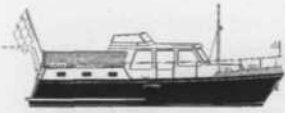
DEALER VAN:

VEHA
MOTORJACHTEN

ADRIA

DE KOEWEIDE YACHTING

Waagenaak 38, 6019 AA Wessem
Postbus 3628, 6019 ZG Wessem
Tel. (0475) 56 12 21 / Fax (0475) 56 32 75



EUROCLASSIC 35 10,50x3,75, bj. 1997,
Motor Volvo Penta TMD 41D 150 pk, primeur
1997, demonstratieschip **f 409.936,-**



SAFARI KRUISER AK SALON
10,70x4,00, bj. 1997, Perkins 6 cyl. 130 pk,
zeer compleet uitgerust **f 296.500,-**

EEN GREEP UIT ONS AANBOD:

Speedboat Vieser	6,40x2,40	1986	Mercurius 150 pk	fl.	30.250,-
Waterland 750	7,50x2,75	1990	Yanmar 30 pk diesel	fl.	52.250,-
Ten Broeke kruiser	10,50x3,20	1978	Mercedes 110 pk	fl.	79.000,-
Fjord Dolphin 900	10,00x3,00	1988	2x Volvo 130 pk	fl.	99.000,-
Lowland Fantasia 1130	11,30x3,60	1978	Mercedes 120 pk	fl.	109.500,-
VEHA kruiser	9,50x3,00	1986	Volvo 65 pk	fl.	165.000,-
Waddenkruiser CB	12,00x3,40	1994	Ford 120 pk	fl.	247.000,-
Curtevenne 1100 AK	11,00x3,50	1981	DAF 120 pk	fl.	181.500,-
Princess 30 DS	9,30x3,35	1981	Volvo Penta 130 pk	fl.	121.000,-
Altena Look 2000	14,65x4,10	1997	DAF 575 148 pk	fl.	389.000,-
Safari kruiser AK Salon	10,70x4,00	1997	Perkins 130 pk	fl.	296.500,-
W. Jan Contessa 42"	12,60x4,00	1992	DAF 105 pk	fl.	298.000,-
DEMONSTRATIESCHEPEN IN ONZE HAVEN					
Volvo Classic 35	10,50x3,75	1997	Volvo Penta 150 pk	fl.	409.936,-

WILT U NIJ VERBLIJVEND DE VERKOOPLIJST VAN DEZE BOTEN AAN

Uw boot verkopen is ons werk!

KOALITE JACHTCENTRUM

Vosselaan 51, 8551 ML Woudsend, tel. 0514 - 591321, fax 0514 - 591345
E-mailadress koalite@worldaccess.nl



Zijderveldkruiser Afm. 12,00x3,60x0,80 Bj. 1981
Motor: 2x Peugeot 60 pk Prijs: **f 90.000,-**



Merweide kruiser 750 Afm. 7,50x2,50x0,80 Bj. ca. 1974
Motor: BMC 40 pk Prijs: **f 22.500,-**



Luxe motor 1475 Afm. 14,75x3,30x0,75 Bj. ca. 1930
Motor: Ford Lehmann 108 pk Prijs: **f 150.000,-**



Houten speedcruiser Afm. 9,70x2,80x0,50 Bj. ca. 1975
Motor: 2x VP AQ D32A/270 2x 106 pk Prijs: **f 60.000,-**



Rijde kruiser Afm. 10,50x3,20x0,90 Bj. 1980
Motor: Mercedes DM 615 65 pk Prijs: **f 98.000,-**



Luxe motor 2600 Afm. 25,88x4,68x1,25 Bj. 1927
Motor: DAF 1160; 6 cilinder 178 pk Prijs: **f 450.000,-**



Inter 630 luxe Afm. 6,30x2,10x0,50 Bj. ca. 1978
Motor: Evinrude bbm el.st. 20 pk ('91) Prijs: **f 12.000,-**



Bodewes kruiser Afm. 8,75x2,75x0,60 Bj. 1965
Motor: Volvo Penta AD 60 F 60 pk Prijs: **f 27.500,-**

MOTORJACHTEN VAN ALLURE



M.Y. Primavera Star Bj. 1992
vr.pr. Op aanvraag



Moonen 59 Bj. 1994
vr.pr. Op aanvraag



Frisiantrawler 13.80 Bj. 1994
vr.pr. Hfl. 575.000,-



Valk Voyager Bj. 1992
vr.pr. Hfl. 370.000,-



Altena Look 2000 Bj. 1994
vr.pr. Hfl. 445.000,-



Barkas 12.00 Bj. 1994
vr.pr. Hfl. 385.000,-



Princess 45 Bj. 1987
vr.pr. Hfl. 395.000,-



Marak GSOC 10.60 Bj. 1977
vr.pr. Hfl. 115.000,-



Waterman 10.80 Bj. 1979
vr.pr. Hfl. 125.000,-



Hatteras 38 Bj. 1977
vr.pr. Hfl. 150.000,-

DIT IS MAAR EEN KLEINE GREEP UIT ONS AANBOD

SLEEUWIJK
YACHTING



- Verkoophaven aan de A27 Breda-Gorinchem met constant ca. 80 1e klas werfshipen.
- 7 dagen per week geopend. Zondag vanaf 12.00 uur
- Tijdens de verkoop - gratis ligplaats - gratis adverteren - gratis schoonhouden van uw schip.
- Wij verkopen op "no cure no pay" "no nonsens" basis.

Postbus 33, 4254 ZG Sleeuwijk tel.: 31 (0)183-304511 fax: 31 (0)183-304472

FILCO MOTOREN BV MITSUBISHI DIESELMOTOREN

U kunt bij ons terecht voor:

Scheepsdieselmotoren, keerkoppelingen, schroefas-installaties, koelers etc.
 Marinisatiedelen voor alle bekende autodiesels.
 Onderdelen/toebehoren voor de pleziervaart.
 Reparatie en onderhoud van scheepsdieselmotoren.
 Tevens zijn wij officieel distributeur voor Nederland van Novibra trillingdempers en dealer van Python homokinetische aandrijfassen.

Grevelingenweg 23 - 3313 LB Dordrecht
 Tel. 078-6162409 - Fax 078-6166600

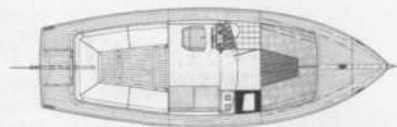
Bouw zelf uw schip

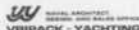
met een bouwpakket van Euroship Services, alle onderdelen op maat uitgesneden, ook diverse andere ontwerpen beschikbaar.



lengte: 7.85 m. breedte 2.55 m.

Euroship Services bv
 Waaldijk 11 A
 6621 KG Dreumel
 Tel.: 0487-573289
 Fax: 0487-573391



naar ontwerp van  VRIIPACK - YACHTING

NIEUW TIJDLOOS ONTWERP

"ROEIER"



JACHTWERF DEVENTER

TEL. (0570) 62 49 17 - FAX (0570) 63 80 05

HOOFDAFMETINGEN VANAF	
LENGTE OVER ALLES	10.00 M
LENGTE TUSSEN L.L.	8.90 M
BREEDTE O.D. SPANTEN	3.50 M
HOLTE ZIJDE	1.70 M
DIEPGANG (ACHTER)	±0.90 M

Vetus® + De Leeuw

Yachting Service



Bovendijk 2
 6627 KS

Maashommel

tel. 0487-562018

fax. 0487-561654

Alle artikelen met zéér hoge korting

DEZE AKTIE LOOPT VAN 1 T/M 28 DECEMBER 1997

boottrailers



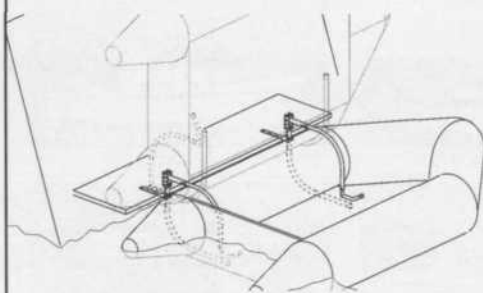
van 250 tot 3500 kg.

Bel voor dealer adressen: **073-5478571**



● Degelijk ● Scherp geprijsd ● Maatwerk ● Betrouwbaar

Fix-Snap-Davit-roestvrij staal



- ✓ eenvoudige montage
- ✓ handzame, snelle bediening
- ✓ boot ligt goed in het water
- ✓ voor alle afmetingen van toepassing

Tel. 0049 212/76697 - Fax: 212/76746

G. Samulski - Metallwaren - Hackhauserstr. 47 - D-42697 Solingen Dld.

G. SCHEP & ZN. B.V.

WIJ ZIJN GESPECIALISEERD OP HET GEBIED VAN:

- STAALSTRALEN
- VERFSPUITEN IN DIVERSE STADIA
- DIVERSE ANTIFOULING BEHANDELINGEN

Onze ervaring vanuit de beroepsvaart staat borg voor een jarenlange bescherming van uw kostbare bezit.

G. SCHEP & ZN. B.V.

Kortenoord 45a, 2911 BD Nieuwerkerk a/d IJssel
 Tel. 0180-312461 Fax 0180-319412

HIJSCAPACITEIT (EIGEN KRAAN): 35 TON.



watersportcentrum zomerdijk b.v.

ALLE FACILITEITEN VOOR UW SCHIP!!!

Mobiele servicedienst
 Dieselmotoren

- Bukh
- VOLVO PENTA

- Botenkraan tot 30 ton
- Reparatie, verbouw, revisie
- Ligplaatsen, zomer en winter
- Winterstalling, open of overdekt

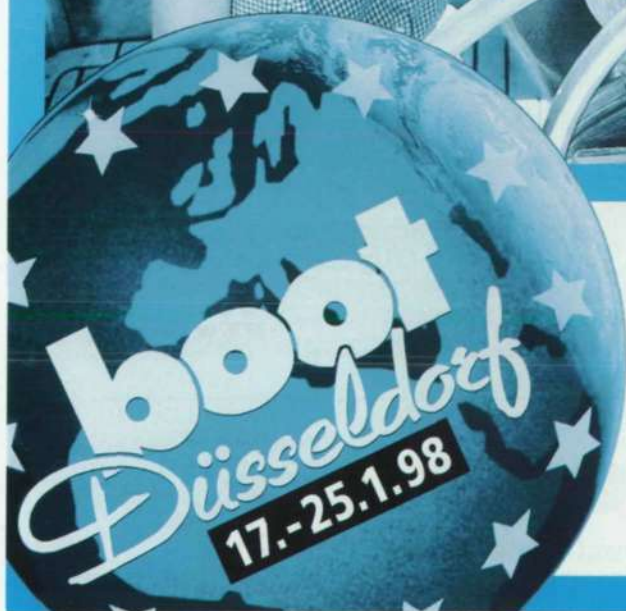
**DIESELCENTRUM
 V/D VEER & BRINKS**

Ideaal gelegen langs het Meppelerdiep

Zomerdijk 84 - 8064 XG Zwartsluis Tel. 038-3866869



Gevraagd: Vakantieverblijf, met onbelemmerd uitzicht op het water, ver van bestaande recreatieparken.



Op „boot Düsseldorf“ beleeft u de watersport in al haar facetten: 15 hallen vol watersportplezier!

Messe  Düsseldorf Basis for Business

Rops Trade Consultants B.V.,
Verlengde Tolweg 2, 2517 JY Den Haag
telefoon: 070-3501100, telefax: 070-3584061



kwaliteit met CE-keur

MAREX

ALUMINIUM SCHEEPSRAMEN

Heesvenstraat 21
5715 AD LIJERP
Tel.: 0492 - 332264
Fax: 0492 - 332066

Tsjerkebuorten 65a
8495 KG Aldeboarn
Tel./Fax: 0566 - 63 16 28
Autofel.: 06 - 54660476



TOUWFABRIEK
Langman v.o.f.

Kabelaringen van
wereldformaat

Ampèrestraat 3
3861 NC NIJKERK

Telefoon 033 - 246 19 86
Telefax 033 - 246 15 77

Internet: <http://www.langman.com>
E-mail: touwfabriek@langman.com



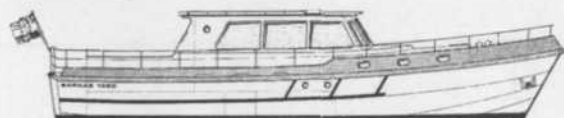
Rope professionals for generations

REGO

Watersport BV

Wij leveren uw Barkas met
werfcertificaat van echtheid.
Ontwerp: Ing. Huitema

Continu meerdere BARKASSEN
in aanbouw



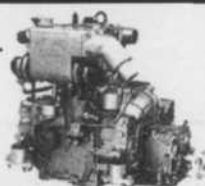
De BARKAS SPECIALISTEN bouwen voor U, goed en voordelig een
BARKAS van 10 t/m 13.5 meter, als casco, technisch vaarklaar of compleet.

Vraag onze documentatie.
Werfbezoek ook op zaterdag 10.00 tot 15.00 uur.
Dokweg 14, 8243 PT Lelystad, Tel. 0320-261444

VERKOOP - SERVICE - ONDERHOUD

GESPECIALISEERD IN

- BMC-Captain-Commander-Commodore-Sealord
- Thornycroft Diesel
- Lister Petter Diesel
- DAF Diesel ● Bukh Diesel
- Solé Diesel



ASTO bv



BERGSEDIJK 2-6, PB 3, 4940 AA
RAAMSDONKSVEER, TEL. 0162-513650 FAX 522406

JACHTBETIMMERING

W. STUI

Parallelweg 12
Nijverheidsstraat 28
Telefoon 0184-611086-613305
HARDINXVELD-GIESSENDAM

Complete casco afbouw
van interieurs.
Teakdekken enz.
Verbouwingen en/of
gedeeltelijke
vernieuwingen in alle
gewenste uitvoeringen

ET YACHTING
VAN DER TORRE & TEUNISSEN JACHTBOUW

Nieuw ontwerp:
Spiegelkottor
rondspant
afm. 1530 x 450- x 120



Blokweg 9 b
4761 RA Zevenbergen
Tel. 0168-326122
Fax 0168-326136

Boegschroeven?

Kalkman Scheepstechniek is het adres voor

- Kop- Hek- en Boegschroeven van 4 t/m 1500 PK
- Aandrijvingen: hydro- diesel of elektromotor (12-24-380 V)
- Weinig stroomverbr. geluidsarm, gesch. voor langdurig gebruik

KALKMAN
SCHEEPSTECHNIEK B.V.

Parallelweg 12
Krimpen a/d IJssel
Fax (0180) 51 84 50

BEL NU VOOR MEER
INFORMATIE

(0180) 51 46 44

BELLUS

polyester sloep

afm. 5.80 x 2.20 m.

vaarklaar vanaf f 26.950,-

M: 2 cyl. Vetus-diesel 11 tot 15 pk
Ook 3 cyl. Vetus-diesel 20 pk



JACHTWERF "DANIEL" Bellus

Koperweg 7 - 2401 LH Alphen a/d Rijn. Tel. 0172-422219
Direkt gelegen aan de Heijmanswetering

VETUS - SPECIALIST
DIESEL

Vetus
BOAT EQUIPMENT

Jos Boone

Hoofddealer voor Zuid-West Nederland



Winkelschip "Helena Maria", Maisbaai 1, Jachthaven Middelburg, Telefoon 0118-629913

BOK WAALWIJK JACHT - SCHILDERWERK

STRALEN
PLAMUREN
SPUITWERK
SCHOPÉREN



Wij kunnen deze werkzaamheden in verwarmde hallen uitvoeren die een totale oppervlakte hebben van 3000 m². Tevens kunnen wij U een compleet pakket leveren voor wat betreft het onderhoud van Uw schip.

Wij verzorgen het straal- en schilderwerk voor vele jachtwerven.

Industrieweg 93, 5145 PD Waalwijk
Tel: 0416-331277 / Fax: 0416-337718

Scheepswerktuigkundig Expertiseburo Frits Coers

*Beëdigd taxateur en expert van schepen
Hiswa gecommiteerd*

's Gravelandsevaartweg 5a - 1231 NL Loosdrecht
tel.: 035-582 69 75 - fax: 035-582 50 24

MARIFOON REPARATIE/MODIFICATIE MEESTAL 1 UUR SERVICE

Alle reparatie's snel en vakkundig.

ZEEVAART LET OP - Uw KNWV ontheffing is VERVALLEN

Wij leveren COMBI ZEEVAART / BV chips om uw marifoon te behouden

ATIS + KILLER INBOUW (BRANSIN module met DSP Killer)

Brussel KANAAL WIJZIGING incl. kanaal 31

MSC A. Brand bv - Dorpsstraat 116a - Ouderkerk a/d IJssel - 0180-681044

**Almeer
gelegenheid**

Alles op jachtimmergebied vanaf ruwhout tot en met complete interieurs.

Brochure van standaard materiaal en lijstwerk op aanvraag. Voor uitgebreide informatie nodigen wij u uit om in onze fabriekshal een kijkje te komen nemen.



DKS

Nijverheidsstraat 26,
3371 XE Hardinxveld-Giessendam
Tel. 0184-618737
Fax 0184-611153



Snijtechniek Brabant

Speciaal voor de Jacht- en Scheepsbouw industrie.

- Het numeriek plasma snijden van: Jachten en Schepen.
- Het leveren vanaf het lijnenplan, tot aan een compleet bouwpakket, in staal of aluminium.
- Wij zijn lid van de Nederlandse Jachtbouw Industrie zodat wij telkens op de hoogte blijven van de normen.
- Wij snijden volgens opgave, tekening of diskette.
- Wij maken gebruik van Autocad 3d / Mastership software.
- Snijtechniek Brabant heeft voor de jacht en scheepsbouw industrie vele oplossingen.

SNELLE LEVERTIJD!!!

Bel of fax voor meer informatie:
Forellenweg 6, 4941 SJ Raamsdonksveer.
Tel. 0162-518285 Fax. 0162-515333

vetus[®]
BOAT EQUIPMENT



Brandstofstation

LEGERSTEE Heusden

Uw watersporthandelaar met verstand van zaken.



Reparatie/Droogdok

vetus[®]
ELEKTRONICA DEALER

LEGERSTEE • Bakkersdam 9 • 5256 PK Heusden • Tel.: 0416-661399 • Fax: 0416-662756



Jachtschilders
Gebr. Romijn
voor al uw schilderwerk

Tel./Fax:

0172 - 433720

430333

op - staal voor - reparatie
- polyester - onderhoud
- aluminium - nieuwbouw
- hout



I.M.S.O.

Tel. 020-6426011
Fax 020-6445275

bilgewaterfilters
drinkwaterfilters
oliedoeken
olieworsten

WATERLOCKFILTERS

HARD HOUT

Uit eigen zagerij
Specialist in TEAKHOUT
(o.a. teakdeeltjes)

HF HARDHOUT

AMSTERDAMSE FIJNHOUTHANDEL

Minervahaven 14, Tel. 020-682 80 79, Fax 020-684 31 54
Amsterdam (Houthaven)

WIJ LEVEREN UIT
VOORRAAD o.a.:

Abachi, Azobe,
Balsa, Ebben, Eiken,
Essen, Iepen, Iroko,
Red Cedar, Kersen,
Mahonie, Meranti,
Merbau, Noten,
Oregon Pine, Pitch
Pine, Pokhout, Teak,
Wengé.

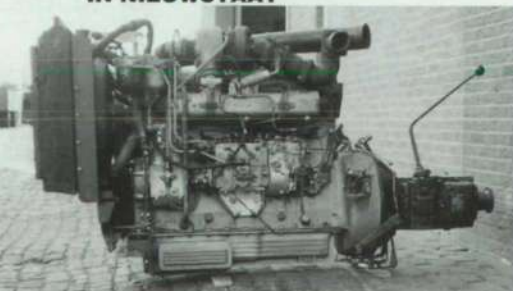
Div. soorten
multiplex o.a. Teak.

Leverancier:
Bruynzeel hechthout
en decking boards

TE KOOP AANGEBODEN
DAF 575 MOTOREN
IN NIEUWSTAAT

Prijs p.st.
f 2500,-
(excl. B.T.W.)

Nieuw en
compleet
**WEBASTO-
KACHEL**
Type 3803
f 1500,-
(excl. B.T.W.)



VAN LEEUWEN - KATWIJK AAN ZEE
Tel. 071-4014105 Fax. 071-4013412

Jachtwerf „De Wijde Blick”

Moleneind 65-66 - 1241 NK Kortenhoef - tel. 035-6560443

Kruiser: 10.50 m., 12.00 m.



STAAL



NIEUW
polyester



Grommer 800

AK en OK

Knight Craft

Kotter:
8.60 m., 9.60 m. OK
10.60 m., 11.60 m., 12.60 m.
AK en OK

PIKMEERKRUISER 1150 OK ROYAL



Een Pikmeerkruiser
is leverbaar met
open kuip,
achterkajuit en/of
naar totaal eigen
inzicht in lengtes
van 9.50 meter
t/m 14.00 meter.

Jachtwerf B. de Groot

Nieuwbouw / Reparaties / Onderhoud / Overdekte ligplaatsen / Winterstalling
Oedsmawei 2, 9001 ZJ Grouw, Tel. 0566 - 621719 / 623489, Fax 0566 - 622581



Waar je
zeker
bent
van een
goede
keuze!



**Jachtwerf
B. KLAASSEN & ZN. B.V.**
2251 LP VOORSCHOTEN
HOFWEG 49-51 TEL. 071-5764548
KNIPLAAN 12 TEL. 071-5615813



TE KOOP

KLAASSEN VLET

10.20 x 3.30 m

SUPER VAN CRAFT

12.60 x 3.60 m

SUPER VAN CRAFT

13.20 x 3.80 m

SUPER VAN CRAFT

14.70 x 4.45 m

SUPER VAN CRAFT

16.70 x 4.50 m

1981

Volvo Penta diesel,
binnen- en buiten stuurstand

1980

2x Daf, boegsch., dub. best.

1988

2x Daf diesel

1991

2x Daf diesel, aggr., hydr. boegsch., cv,
stuurautom., teakh. opb. met stuurhut

1972

2x Mercedes diesel, met gesl. stuurh.
en stalen opbouw

onze rondspant motorjachten zijn een
begrip op nationale- en internationale
wateren.

Een bezoek aan onze werf zal u
overtuigen van ons oprecht
vakmanschap in alle opzichten. Dan
ziet u hoe fraai en exclusief onze
jachten worden gebouwd waarin meer
dan 50-jaren ervaring is verwerkt. U
zult dan begrijpen waarom wij zo trots
zijn op onze jachten.

Nidelv 26 *Classic*

Zeer degelijk uitgevoerd
aantrekkelijk geprijsd
l.o.a. 8,10 meter - 5 vaste slaapplekken
ook leverbaar de Nidelv 28 en 24 (spitsgatter)



Voor meer informatie tel. (035) 656 12 24
Zuwe 20 - Kortenhoef (langs de
Provinciale weg N201, 5 km van Hilversum)



jachthaven
-de nieuwe zuwe-



Perkins *SABRE*

Scheepsdieselmotoren van 47-600 kW
voor plezier- en beroepsvaart



De nieuwe M65: • De meest compacte 3 liter • 65 pk
(2600 omw./min.) • Niet opgeladen

• Servicebeurten om de 500 bedrijfsuren • Zeer geluidsarm en trillingsvrij • Voldoet aan Bodensee fase II • Twee jaar Perkins Sabre garantie • Internationaal dealernetwerk

Importeur:

KEMPER EN

**K-VAN TWIST
DIESEL B.V.**



Bel voor meer informatie.

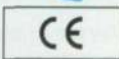
**Bundelt kracht
en betrouwbaarheid**

Mijlweg 33 - Postbus 156 - 3300 AD Dordrecht
Nederland - Tel.(0)78-6130155* - Fax (0)78-6136746



Wat is er nu leuker dan dat u onderweg uw favoriete TV-programma kunt volgen? Of een video kunt afspelen? En dat u probleemloos uw koffiezetapparaat of uw elektrische gereedschap kunt gebruiken?

En dat alles op hetzelfde moment dat u uw accu de volle 100% lading geeft? Dat kan met de compacte, lichtgewicht Atlas Combi's van Victron Energie: omvormer, acculader en omscha-



kelautomaat in één. Een systeem dat opvalt door zijn bewezen duurzaamheid.

De Atlas Combi's zijn voorzien van het CE-keurmerk en worden geproduceerd in productiebedrijven die gecertificeerd zijn volgens ISO 9002. Daardoor weet u dat de Atlas Combi's voldoen aan de laatste moderne eisen en technieken. Tel daarbij op een wereldwijde service en u trekt maar één conclusie:

de Atlas Combi is de ideale reispartner.

Meer informatie of documentatie? Bel onderstaand telefoonnummer.



**Victron Energie BV
Around The World
Number One
In Mobile Power**

Postbus 50016, 1305 AA Almere-Haven. Telefoon: (036) 531 33 33 Fax: (036) 531 16 66



SCHEEPSELECTRO

ACCU'S LADEN EN OMVORMEN?!
...DAS 'N HANDIGE COMBINATIE!

BOSCH - VARTA - VDO - MASTERVOLT BEL NU VOOR: ADVIES - INBOUW - SERVICE

elektro-technisch bureau

de jong & zoon



zchte meedenkers!

LEIDEN
Flevoweg 43
Ind. Merenwijk

AMSTERDAM
Kelenbergweg 43
Trade Park Zuid-Oost

071 - 521 21 01

020 - 691 63 11

TEVENS INBOUW

MERCEDES
DAF

Mobiele service! MITSUBISHI

- NIEUWE, GEREVISEERDE EN GEBRUIKTE DIESELMOTOREN
- KEERKOPPELINGEN
- OMBOUWSETS OM AUTODIESELS TE MARINISEREN
- WARMTEWISSELAARS ETC.
- ALLE ONDERDELEN

WE RUILEN ALLES IN!!

- EIGEN FABRICAGE SCHROEVEN EN ASSEN



DRINKWAARD MOTOREN

Postbus 265 - 3360 AG Sliedrecht
Baanhoek 152 - 3361 GN Sliedrecht

Tel. 0184-412332
Fax 0184-499925

FRANK, WAT ZIET JOUW SCHIP ER WEER FANTASTISCH UIT!

Ja Ronald zo'n stralend resultaat krijg je alleen maar bij Kalfsveld, de specialist in staalstralen en coaten van motor- en zeilschepen.



KALFSVEL METAALBEHOUD BV

Gerrit Bolkade 3, Postbus 1343, 1500 AH Zaandam

BEL OF FAX VOOR EEN GRATIS OFFERTE: TEL. 075-6174355, FAX 075-6170658



DRAMMER 935

(polyester)

Frelito

Jachtbouw en Watersportservice

Ook leveren wij de Drammer 820

Barteweg 2 - 4751 VH Oud-Gastel - Tel. 0165-512502



BEGE 900 AK
vaarklaar v.a.
f 95.000,-

BEGE kruisers van
7,5 t/m 15 m. met AK
of open kuip.



Bootcentrum Geertsma

Jister 5-D 9001 XX GROU Tel. 0566-623850



WORKUMER JACHTHAVEN

GUNSTIG GELEGEN AAN FRIESE MEREN EN IJSSELMEER

JACHTHAVEN: Goed geoutilleerde, modern ingerichte jachthaven met overwegend vaste ligplaatsen.

TECHNISCHE DIENST: Reparatie / onderhoud aan schepen, motoren. Schilder- en timmerwerk. Hoofddealer van Mariner, Mercruiser, Bukh en Sole motoren.

WJH YACHTCHARTER: Verhuur van moderne motorjachten tot 12 meter. Exclusieve verhuur van **HELLINGSKIP 850**, Uitermate geschikt voor beginnende motorbootvaarders en alleenreizende echtparen.



Parallelweg 7. Bij de spoorbrug en N.S. station.

8711 CH WORKUM. Tel.: 0515-541855 Fax: 0515-541708



Jacht Techniek Buis

Scheeps Elektrische Systemen

Omschakelkasten / verdelingen op maat
Inbouw alle elektrische en elektronische apparatuur
Electrische schema's / Reparaties / Advies
O.a. Mastervolt en ASA programma
Gespec. schepen 10-20 m / Nieuwbouw en Renovatie

Jacht Techniek Buis
Postbus 852
1000 AW Amsterdam

020 - 3341752
06 - 52829757

v.o.f. **Witvoet**

Milieu-vriendelijk
Kwaliteitswerk

Jachtschildersbedrijf

is uw jacht als vanouds in goede handen voor alle soorten

nieuwbouw en onderhoud

- schilderwerk
- polyesterreparaties
- spuitwerk
- osmosebehandeling

* Nu ook straalwerk!

AWLGRIP

SIKKENS YACHTPAINTS

Verwarmde hal van 19 meter. Doorrijhoogte 6.25 m.

J.P. Broekhovenstraat 23 - 8081 HB ELBURG
Telefoon 0525-681959 (tevens faxnr.)



SCHEEPVERWARMING
WARMTE PROBLEEM?!?
 ...DA'S IETS VOOR DÉ SPECIALIST!

SPECIALIST: EBERSPÄCHER - WEBASTO BEL NU VOOR: ADVIES - INBOUW - SERVICE

elektro-technisch bureau
de jong & zoon 
rechte meedenkers!

LEIDEN Flevoweg 43 Ind. Merenwijk
 AMSTERDAM Keienbergweg 43 Trade Park Zuid-Oost

071 - 521 21 01 020 - 691 63 11



New Image 35 / 40 / 44 / 48

Een mooi uiterlijk en luxe interieur...
DE RADIUS NEW IMAGE
 Een stijlvolle lijn met uitstekende vaareigenschappen. Standaard zeer compleet. Vanaf f 205.000,- incl. B.T.W.
Radius Jachtbouw & Jachtschilders
 Industrieweg 9, 9011 WH Irnsum.
 Tel. 0566-602004, 06-54 280937, Fax: 0566-602704
 TEVENS OCCASIONS



Ruimtelijke winst door positieve spiegel

SMAAL ALUMINIUM SCHEEPSRAMEN

gehard en gelaagd glas isolerend of verwarmd glas

Spinveld 4a, 4815 AS Breda. Tel. 076-5223022 Fax. 076-5204233

af Arnhemse Fijnhouthandel

Teak en nog 70 andere houtsoorten - (gefineerd)scheepsbouw multiplex - teak deklatten - lijm en kit vindt u bij de ARNHEMSE FIJNHOUTHANDEL.
 Driepoortenvweg 12 6827 BR Arnhem. Voor informatie of folder 026-3648435 fax 3630309

VETUS DIESEL Voor alle Vetus-artikelen, ook diesels, boegschroeven, scheepsramen enz. **VETUS**

naar: hoofddealer/installateur **JACHTWERF „DANIËL“**

Koperweg 7
 2401 LH Alphen aan den Rijn
 Telefoon 0172-422219

NIEUWE STOFFERING NODIG BEL VOOR VRIJBLIJVENDE OFFERTE

RICHTPRIJS:
 8 meter boot v/w f 1.285,- incl. btw INCLUSIEF NIEUW SCHUIM.

ZEILMAKERIJ HOUTKOOP
 Kelvinstraat 17 • Harderwijk • ☎ 0341 42 72 16
 Fax 0341 - 43 44 77

Bij nieuw schuim **GRATIS** Mallen maken

ASTONDOA

35	(11,05x3,70 m)
39	(12,30x4,00 m)
48	(15,55x4,40 m)
52	(16,05x4,65 m)
58	(18,80x4,90 m)
70	(20,92x5,40 m)
80	(23,98x6,20 m)
90	(27,56x6,30 m)
36 Fishing	(11,60x3,70 m)
40 Fishing	(13,15x4,00 m)
100	in ontwerp

photo: AS 39

DEMU Het ultieme in comfort en verfijning
 Afwerking interieur naar eigen wens

Ruggeveldlaan 755, B-2100 Antwerpen (België)
 Tel: +32/3/325.51.62 Fax: +32/3/325.10.53
 Tel. Nederland: 06/51 36 49 17

KABOLA heating systems

C.V. KETELS voor scheepsverwarming

C.V. ketels met en zonder tapwatervoorziening in 24V DC of 230V AC voorzien van CE keur. Stroomloze C.V. ketels. Machinekamer en kombuiskachels. Plintverwarming (ideaal voor stuurhut en/of keuken).

Oliebranders, circulatiepompen leverbaar in 24V DC en 230V AC. Boilers in diverse capaciteiten.

R.V.S. enkel- en dubbelwandige schoorsteen materiaal.

AANBIEDING (zolang de voorraad strekt)
KATO Combuiskachels f 1300,- incl. b.t.w.
 * Nog diverse Somy-onderdelen leverbaar.

KABOLA heating systems
 Tel. 0348 - 56 12 77 / Fax 0348 - 56 24 84
 E-mail: post@kabola.nl / http://www.kabola.nl

GROUWSTER VLET

Eerste klas vaareigenschappen
 Ook te leveren in 9.70 en 11.50 meter

10.50 meter

G jachtbouw
 Fedde van der Werf

Oedsmawei 4 • 9001 ZJ Grou
 Telefoon: (0566) 62 24 10
 Fax: (0566) 62 40 56

W. Drinkwaard B.V.

JACHT- EN SCHEEPSBETIMMERINGEN

Nijverheidsstraat 24, 3371 XE Hardinxveld-Giessendam
Tel. 0184 - 614979 Fax. 0184 - 611153

JACHTBOUW MEBO

NIEUWBOUW REPARATIE

- Wij bouwen stalen motorkruisers, casco's in diverse uitvoeringen en afbouwstadia van 6.90 t/m 10 m.
- Vraag vrijblijvend foldermateriaal.



Fortlaan 32 3554 HV Utrecht
Tel. 030-2444946-2440036

OOK UW ADRES VOOR MOTORENINBOUW

JACHTBOUW E. BOUMA

Wij bouwen de Barkas 10 t/m 15 meter in diverse stadia van afbouw.

BARKAS 1100

Inl.: E. Bouma
Koningsweg 12
8861 KN Harlingen
Tel.: 0517-418225
Fax: 0517-419259



ontwerp: L.M. Huitema

Inbouw en reparatie van stalen, aluminium en polyester jachten.
Revisie van motoren en keerkoppelingen. Onderwaterschip-schoonmaak. Kraan tot 40 ton.
Grote voorraad gebruikte motoren en onderdelen. Levering van schroeven, assen, kokers, enz. Prijsopgave mogelijk.

Handelsonderneming KUPEDO B.V.

Zellingstraat 3 - 4
2921 LS Krimpen aan den IJssel - Tel.: 0180 - 514602

AWL ALTENA WOOD-LINE

Voor teakdekken, complete interieurs en prefab meubels.
Tevens repareren of renoveren wij Uw jacht.
Ook schilderen van jachten.

Spoorhaven 2, 4931 BZ Geertruidenberg
Telefoon 0162-512714, Telefax 0162-522469



STOFFEERDERIJ

Spoorhaven 2,
4931 BZ Geertruidenberg
tel. 0162-512714, fax 0162-522469

- Meubelstofferingen met name boten en caravans
- Gordijnen en vitrage
- Tapijten

DRIJVENDE STEIGERS

Als u over drijvende steigers denkt wilt u weten wat er te koop is. Natuurlijk!
Vraag een foto-blad!



Westzijde 390
Zaandam **FA. HAVENHOUT** Tel.: 075-6351695

Jachthaven WESTERGOOT

Gelegen in Dordrecht dicht bij het prachtige natuurpark de Biesbosch.
WIJ HEBBEN NOG LIGPLAATSEN VOOR SCHEPEN VAN 5 T/M 20 METER.

Voor informatie:
Jachthaven Westergoot, Baanhoekweg 1, 3313 LA Dordrecht.
Tel. 078-6165201

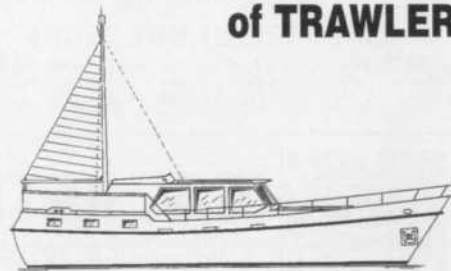
ROESTVRIJSTAALINDUSTRIE WERKVVREUGDE
EXCLUSIEF JACHTBESLAG OP MAAT



WERKVVREUGDE BV • Hoofdweg 2 • 8537 SB Echten
Tel. (0031) (0514) 54 14 76 Fax (0031) (0514) 541667
[HTTP://WWW.WEB2DAY.NL/BUSINESS/WERKVVREUGDE](http://www.web2day.nl/business/werkvreugde)

MONTY BANK KOTTER of TRAWLER

Leverbaar in div. afm., zowel a.k. als o.k.



JACHTWERF GEBR. WILLEMS B.V.

Havenstraat 2 - 8304 AH Emmeloord
Tel. 0527-699477-618208 - Fax 699248

AKKRUMER VLET 630 en 760



In diverse uitvoeringen leverbaar
Een kwaliteitsvlet met zeer goede vaareigenschappen



Jook de Schifffart
Watersport Terherne
Koailân 6, 8493 LA Terherne
Tel.: 0566-689888 Fax 0566-689850

DICE STOOTRANDEN DOD

Meer dan 150 verschillende profielen.
Stootranden voor schip en kade.
In kunststof en aluminium.



Boot Service Friesland

Ylsterkade 136, 8608 AC Sneek, tel. 0515-420020, fax 0515-412500

- Nautische cursussen zowel schriftelijk als mondeling te volgen
- vaarbewijzen
 - kustnavigatie
 - astronavigatie
 - radar ruime wateren
 - basis marifonie
 - GMDSS-module B



Postbus 10
1474 ZG OOSTHUIZEN
Telefoon 0299-403000
Fax 0299-403911
Al meer dan 20 jaar een begrip

Vraag vrijblijvend om informatie en een proefles

VAAR OP VEILIG *** VOLG EEN CURSUS

En binnen

was het

21
graden

Foto: Eerde Beulakker en Hedwig van den Brink, Antarctica 1992



U kunt natuurlijk net als Eerde Beulakker naar Antarctica op vakantie gaan. De meesten van ons zullen echter een plaats uitzoeken waar het wat behaaglijker is. Maar ook in onze eigen wateren kan het onverwachts afkoelen. Iets dat het vaarplezier niet mag drukken. Zeker niet als u weet dat u voor nog geen f2.325,- incl. B.T.W. al een AT 2000 bootverwarming van Webasto heeft. Deze lichtgewicht luchtverwarming van 2 kW is niet alleen traploos regelbaar maar ook nog

eens makkelijk te installeren. En dankzij z'n gloeistift is de AT 2000 heel betrouwbaar en zuiniger dan ooit. Wilt u meer weten over deze warmtebron bij uitstek of over onze andere Webasto-systemen? Stuur dan de bon in en u krijgt alle informatie inclusief de dealerlijst per omgaande thuisgestuurd.

Webasto

Ja, stuur mij alle informatie over de Webasto MB/12 bootverwarming en de dealerlijst.

Naam: _____

Adres: _____

Postcode: _____

Woonplaats: _____

Stuur deze bon naar Boomsma,
Postbus 50128, 1305 AC Almere Haven.

BOOMSMA

Webasto bootverwarming. Comfort zoals u thuis gewend bent.

LINSSEN DUTCH STURDY® 320

Innemend en bescheiden

Het Linssen Sturdy® programma:



Dutch Sturdy® 260-OC (8.00 x 2.99 m)



Dutch Sturdy® 320-AC (10.10 x 3.45 m)



Dutch Sturdy® 380-AC (11.50 x 3.95 m)



Classic Sturdy® 360-AC (10.85 x 3.55 m)



Classic Sturdy® 400-AC (12.40 x 4.05 m)



Grand Sturdy® 410 (12.49 x 4.25 m)



Grand Sturdy® 460 (13.99 x 4.35 m)

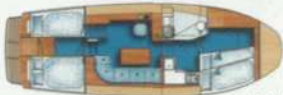


Grand Sturdy® 500 (14.99 x 4.75 m)

Dutch Sturdy® 320-AC



Indeling 1



Indeling 2



Indeling 3

Onze productie wordt voorbereid op de Europese CE-eisen.

**VOLVO
PENTA**



De Linssen Dutch Sturdy® 320: Hollandse traditie in een zeer actuele uitvoering. Het talent van de ontwerper en het vakmanschap van Linssen Yachts® leveren jachten van hoog kwaliteitsniveau. Met een karakteristieke en tijdloze vormgeving. Een waardevaste investering in uw vrije tijd.

De Linssen Dutch Sturdy® 320: betrouwbare techniek. Met innovatieve evolutie van bestaande systemen en voorzieningen. Elk Linssen schip is uniek, naar uw wensen gebouwd: hoogwaardige interieurs, kwalitatief hoogstaande conservering, professionele elektrische installatie. En de exclusieve service van Linssen.

Unieke argumenten naast de eigenschappen die u al van Linssen kende: fraaie lijnen, ruimte, voortreffelijke systemen, comfort en veiligheid, uitnemende prestaties. Permanente aandachtspunten geconcentreerd in de combinatie van talent, techniek en stijl.

De uitgebreide documentatie ligt voor u gereed!



Onderscheidend in productie

Linssen Yachts®... since 1949. Bijna 50 jaar hoogwaardige jachtbouw. Met degelijke normen en opvattingen, met moderne ontwikkelings- en productiemiddelen. Waarbij de resultaten van alle vakdisciplines in een doordachte bedrijfsrouting samengaan tot een schitterend eindproduct. Uw schip!

Overtuig u van de Linssen techniek: in de showroom, de werfhaven en de productiehal. Bel gerust voor een bezichtiging van de werf in Maasbracht.

Since 1949
LINSSEN Yachts®

Kokstraat 6 - Postbus 7172, NL-6050 AD Maasbracht
Tel. 0475-463405* - Fax 0475-465461
Homepage Adres: www.linssen.nl
E-mail: info@linssen.nl