



DE

*Jaargang 94 nr.8
Oktober 2020*

GEUS

*Officieel orgaan van de W.S.V. "DE WATERGEUZEN"
Opgericht op 6 oktober 1928*

W.S.V. DE WATERGEUZEN

Wsv De Watergeuzen



BESTUUR, HC'S EN COMMISSIES

Voorzitter

Peter Weesendorp
Entrepotdok 214
1018 AD Amsterdam
T: 020 6022228
E: voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Vicevoorzitter

Arthur Goedhart
Vossestraat 31
1273 TP Huizen
T: 035 5250567
E: vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Secretaris

Paulien Melis
Transvaalkade 17 hs
1092 JK Amsterdam
T: 06 245 85 706
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Penningmeester

René Duursma
Prinses Marijkestraat 18
1077 XC Amsterdam
T: 020 675 34 34
E: penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Tweede Penningmeester

Job Bruggeman
Cornelis van der Lindenstraat 4-1
1071 TH Amsterdam
T. 06 2042 8736
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Havencommissaris Amsterdam

Job Bruggeman
Cornelis van der Lindenstraat 4-1
1071 TH Amsterdam
T. 06 2042 8736
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Havencommissaris Durgerdam

Adri Erkelens
Pruimenstraat 14a
1033 KM Amsterdam
T: 020 632 02 64
E: a.erkelens1@kpnplanet.nl

Havencommissaris Vinkeveen

Rinus van den Berg
T: 06 5331 9051
Bereikbaar op maandag- en vrijdagavond
E: bergfong1409@gmail.com

Kennismakingscommissie

Aryan Ferwerda T: 020 684 05 53
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Koos Werneke T: 029 429 19 67

Redactiecommissie

Jaap van der Harst (redacteur)
T: 06 303 29 621
Gijs Noort (van redacteur)
T: 06 489 12 602
Hans Haytsma (webmaster)
Carla Brinkman (webredacteur)
Boris Ellens (redacteur)
Alfred Meijers (redacteur)
Leo Wiegerink (redacteur / redactiearchief)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Peter Ridderikhof (Facebook-redacteur)
Peter Weesendorp en Job Bruggeman
(bestuursvertegenwoordigers)

Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl

Evenementencommissie

Vacatures

Clubhuis

Diemerzeedijk 34
1095 KK Amsterdam
T: 06 1960 1882
Wifi binnen: watergeuzen / watergeus
Wifi buiten: wlk / watergeus

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen
Transvaalkade 17 hs
1092 JK Amsterdam
T: 06 245 85 706
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Financiën

Bankrekening: NL50 INGB 0000 0437 40
WSV de Watergeuzen
te Amsterdam

Internetadres

www.wsvdewatergeuzen.nl

(leden hebben een persoonlijke inlog)

Inhoud

	<i>Pagina</i>
<i>Van de redactie</i>	3
<i>Van de bestuurstafel</i>	3
<i>Jaaragenda 2020</i>	5
<i>Mooie tochten en fijne plekken</i>	5
<i>Nazomeren</i>	7
<i>Boot van de maand: de Persis</i>	10
<i>Te koop: Valkvlet</i>	30

Van de redactie.

Mijn mooie en soms ook behoorlijk spannende reis naar Bretagne zit er bijna op en ik heb weer de tijd om het stokje over te nemen van collega-redacteur Alfred Meijers, die in september de Geus redigeerde. Nog bedankt Alfred.

Ook deze Geus is weer rijk gevuld. In *Van de bestuurstafel* schrijft onze voorzitter over het werk dat in Vinkeveen is verricht en de dijkverzwaring in Durgerdam. Die zal in 2023 plaatsvinden en in dat jaar kunnen we de haven niet gebruiken. Aan het eind van deze Geus staat een verkoopadvertentie van de Valkvlet van Joop en Diana Meijer en dat is voor Peter aanleiding om even stil te staan bij het 60-jarige lidmaatschap van Joop. Een aantal jaren was ik samen met Joop lid van wat toen nog de ballota-gecommissie heette en ik denk met veel genoegen terug aan de tijd dat we samen op pad gingen. Kennismaken met mensen die lid wilden worden van onze vereniging gebeurde toen nog bij hen thuis. Joop is ook penningmeester en lid van de feestcommissie geweest en niet te vergeten jarenlang voorzitter. Een verenigingsman pur sang dus. Na 60 jaar genieten van de watersport afscheid nemen van je laatste boot valt niet mee, maar ik hoop dat Joop en Diana nog vele gelukkige jaren voor de boeg hebben.

Wat doe je als de bootloze jaren nog niet zijn aangebroken? Ik ken flink wat Watergeuzen die dan het Wad opzoeken. Gijs van Noort is er zo één. In *Mooie tochten en fijne plekken. Droogvallen op het Wad* laat hij zien wat je er kan beleven. Ook het avontuurlijke verhaal *Nazomeren* van Eilard Jacobs speelt zich op het Wad af. In *Boot van de maand* staat deze keer de Persis centraal. Kees Metselaar en Jelle de Schaaf kochten het zeilkottertje in Engeland en Kees beschrijft de soms hilarische gebeurtenissen en avonturen tijdens de overtocht naar Nederland.

Veel leesplezier toegewenst,

Jaap van der Harst, namens de redactie.

Van de bestuurstafel.

Terwijl ik dit schrijf stormt het en giet het van de regen en staan ons nieuwe coronamaatregelen te wachten. Gisteren mijn boot naar de winterberging gevaren. Al met al stemt mij dat tot enige droefenis. Het was een mooi vaarseizoen, waar Anneloes en ik dan ook ruim gebruik van gemaakt hebben. Al was ons verste punt dit jaar Texel.

In de vereniging komen de winteractiviteiten weer op gang. De Vinkeveeners hebben hun terrein ontdaan van overbodige vegetatie en de parkeerplaats weer gladgestreken. Werkplicht met z'n allen en een kom erwtensoep met koek is goed voor het sociale leven in de vereniging. Op de Diermerzeedijk worden de voorbereidingen getroffen voor het hellingen. Altijd en voor iedereen een punt van aandacht voor de veiligheid. Geen beschermende middelen bij je is niet hellingen.

In Durgerdam is meer bekend over de plannen met de dijk. Waarschijnlijk wordt er binnenkort groen licht gegeven voor het plaatsen van een damwand bovenin de dijk. Het talud kan dan hetzelfde blijven. De uitvoering is gepland in 2023 en duurt één jaar. In die tijd moeten de boten weg. Samen met de andere watersportverenigingen gaan we op zoek naar een oplossing.

Op maandag 3 augustus hadden we een extra ALV met als onderwerp het voorstel van het bestuur tot het opzeggen van het lidmaatschap van Peter Veening. Peter had bezwaar aangetekend en daarom was een extra ALV nodig. Gezien de coronamaatregelen moest de vergadering weer via ZOOM plaatsvinden. Naast het bestuur namen er maar 12 leden deel. Na aftrek van vier onthoudingen waren er evenveel voorstanders als tegenstanders voor het voorstel. Ik was er op dat moment van overtuigd dat het voorstel aangenomen was omdat in dat geval de voorzitter beslist. Later bleek dat dit onjuist was en dat in de statuten staat dat bij gelijke stand het voorstel verworpen is. Hierbij mijn excuses aan de leden en vooral aan Peter Veening. Weer een les geleerd. Ook ik moet de statuten en reglementen nog beter leren kennen.

In deze Geus ook aandacht voor Joop en Diana Meijer en hun boot. Joop is al 60 jaar lid en heeft in zijn actieve periode naast het voorzitterschap veel gedaan voor de vereniging. Heel jammer dat ouder worden met zich meebrengt dat je op een moment moet stoppen met varen. Ik denk daar af en toe ook aan maar ik zet het gauw weer van me af. Voorlopig heb ik me voorgenomen om mijn boot te schilderen en dat is een uitdaging.



Peter Weesendorp

Jaaragenda 2020 De Watergeuzen.

Bestuursvergadering	16 november
	14 december

Mooie tochten en fijne plekken.

Droogvallen op het Wad.

Er zijn in Nederland nog maar heel weinig plekken waar het stil is, waar je echt alleen bent in de natuur en waar je geen hekken, infocentra en borden tegenkomt.

Het Wad is zo'n zeldzame plek. Als je je verstand gebruikt en je hebt de juiste apparatuur, is het met veel boten mogelijk de eenzaamheid van het Wad te ervaren.

Je kunt natuurlijk van haven naar haven varen. Op de havens zelf is alle informatie te vinden over geschikte vertrektijden en weersvoorspellingen. Maar het mooiste is toch om de Wadden te ervaren door er droog te vallen of door op een verlaten plek voor anker te gaan. Na goed weer met weinig wind is een goed anker hoe dan ook een belangrijke voorwaarde. Het moet goed ingrijpen op een harde zandbodem en je moet een lange ankerketting hebben. Een ploeganker, eventueel met scharnier bevalt ons, door schade en schande wijzer geworden, het beste.

Verder is een goede navigatie-app onmisbaar. Navionics is bijvoorbeeld heel goed en kost rond de 45 Euro. Het geeft een goed beeld van de dieptes, je ziet altijd de positie van je boot en de markeringen. Zo kun je een plek kiezen waar water blijft staan en je dus voor anker kunt liggen, of je kiest een plek waar het droogvalt en je laagwater op het zand doorbrengt.

Schepen met een ophaalbare kiel of platbodems zijn het meest geschikt om mee droog te vallen, een eventuele scheg van ongeveer 30 centimeter wordt gewoon het zand ingedrukt. Maar ook boten met rondspant en kiel staan soms stoer op de platen. Dan worden er wadpoten gebruikt en staat de boot zoals we dat 's winters in de loods zien. Deze zomer zagen we een schipper die twee uitklapbare, liggende V-vormen van hout had gemaakt en deze onder zijn boot schoof terwijl deze nog net dreef. Die stond even later als een huis. Bij tijwisselingen 's nachts moet je met dit soort oplossingen er wel weer uit óf je moet er iets slims op bedenken.



De verten en rust van het Wad.

Natuurlijk zijn niet alle plekken even handig om te beginnen met droogvallen. Zelf zijn we ooit begonnen in de kom ten oosten van de haven van Schier. Het zicht op de haven voelt veilig, de bodem is vlak en bij westenwind is het er rustig liggen. Bovendien liggen er altijd bootjes en is iedereen bereid te helpen. Vanuit Lauwersoog is het in een uur te bereiken via, inmiddels goed betonde, geulen.

Deze zomer vonden we een andere prachtige plek die bovendien snel te bereiken is. Ten westen van den Oever, in één lange dag varen te bereiken. Over het IJsselmeer, of eventueel via een prachtige tocht over de Zaan, langs Heerhugowaard via het Robbenoordbos naar den Oever. Naar buiten via de zeesluis en dan een half uurtje naar het westen. Prachtige vlakke plaat, heel geschikt bij zuidoosten of zuidwesten wind. Er staan een paar prikken die wrakken markeren. Daar kun je het beste uit de buurt blijven, maar verder is er geen enkel probleem en kan het grote genieten beginnen. Om precies te zijn: 52.56.827 N 4.59.214 E.

En als laatste tip als je begint met droogvallen: zoek een plek twee uur vóór of twee uur na hoogwater. Ook bij verlagingen de volgende dag (bijvoorbeeld door een veranderende windrichting) kom je dan altijd weer goed los.

Gijs van Noort

Nazomeren en lek op het Wad.

We hadden het dit jaar al heel goed getroffen met het weer toen we tijdens de langste ooit in Nederland gemeten hittegolf vooral ruime wind zeilend en ankerend op het Wad waren. Maar zowaar kwam er in september wéér hogedruk met blauwe lucht en oostenwind. Omdat onze boot 's zomers in Friesland ligt, was het Wad nog dichtbij genoeg.

Dit keer was het wel een solovakantie. We waren net terug van een (huisje)vakantie op Terschelling en Corien vond het zo wel even genoeg Wad. Om van de oostenwind te kunnen profiteren toog ik eerst vanuit onze ligplaats bij Langweer naar Lauwersoog. Een deels saaie (door het Van Harinxmakanaal onderlangs Leeuwarden) en deels schilderachtige tocht (de Dokkumer Ee langs Bartlehiem, Tichelwurk en Burdaard). Maar wel stomen, pas het laatste stuk op het Lauwersmeer konden de lappen erbij.

Toen eerst maar eens oversteken naar Schier. Een kort tochtje, maar gezellig om zo in het naseizoen weer in de haven te liggen en leuk om het eiland nog maar eens rond te fietsen. Maar goed, zoals gezegd, ik voer solo en wilde niet heel lang van huis wegblijven. Bovendien liet de weersverwachting zien dat er ook weleens een einde aan de oostenwind kon komen. Dus de volgende dag met een prachtige ruim bezeeide koers naar Ameland. De straffe oostenwind gaf wél 27 cm verlaging, maar dat werd gecompenseerd door het springtij en met mijn ruim een meter diepgang kon ik nog wel over de (drie) droogtes onderweg komen. Ook Ameland werd maar één nacht, want de noordoostenwind met kracht vier trok aan het eind van de dag aan tot zes. Wéér een prachtige tocht en alles bezeild. Eind van de middag legde ik aan in de haven van Terschelling, waar nu eindelijk, in tegenstelling tot deze zomer, weer plek was (beperkt door coronamaatregelen).

In alle rust ging ik de boot aftuigen en zette vast het fietsje aan de wal, na het eten kon ik er mooi alvast eens even op uit (ik was trouwens net een week geleden van Terschelling vertrokken met de veerboot, dus zoveel nieuws viel er nou ook weer niet te ontdekken). Tijd voor een biertje. Die liggen bij mij lekker koel in de 'kelder' een ruimte in de dooskiel. Maar wel érg koel dit keer, de 'kelder' stond vol water! Wat is er aan de hand, eerst maar eens proeven: zout, dus ik heb een lek. Het spoor van het sijpelende water volgend kwam ik in de voorpunt terecht. Het lekte bij de doorvoer van het log. 's Avonds heb ik er het nodige rescuetape omheen gewonden, maar echt stoppen deed het lekken niet. Inmiddels had ik natuurlijk de 'kelder' leeg gehoosd, maar de vulde zich ook weer rap. Ik berekende dat het ongeveer 5 liter per uur lekte. Goed bij te houden met hopen en op een schip van tegen de 7 ton ook niet al te veel. Maar er moest natuurlijk wel

wat gebeuren, het schip moest worden drooggezet.



Voor dag en dauw verlaat ik West.

Op Terschelling kon ik het schip wel droogzetten op de plaat, maar dan kon ik het nog niet repareren (wel het gat stoppen zo nodig), dus moest ik naar de wal. Door navraag te doen bij een vriend die daar vroeger vaak hellingde, kwam ik bij jachtwerf Bijko in Harlingen uit. Maar goed, zondagavond laat is niet het moment om daar een hellingbeurt af te spreken. Dus morgen onderweg maar bellen. Het was om 7 uur 's ochtends laagwater op West en om het Schuitengat uitvarend nog wat stroom mee te krijgen ging ik om half 7 los van de steiger. In het oosten begon de hemel net wat lichter te kleuren, de wind was ook nog niet wakker. Maar aan het eind van het Schuitengat kreeg ik al stroom tegen en op de Vliestroom daarna, had ik hem mee. De wind stak ook op en ik zeilde eigenlijk heel voorspoedig naar Harlingen. Mijn voornaamste zorg was of ik om 8 uur nog telefoonbereik had om de werf te bellen. Daar kon ik gelukkig terecht.

Reeds aan het eind van de ochtend voer ik de Harlinger Trekvaart (of wat daar nog van over is) op en werd de kraan voor mij klaargemaakt. Voor de lunch stond het schip droog. Gelijk maar de doorvoer demonteren en het bleek dat de kunststof doorvoerpijp geheel losgescheurd was van de flens. Het hing op zijn erewoord en een stripje rescuetape bij elkaar. Maar

goed, de oorzaak was gevonden en naar later bleek had Dekker Watersport zo'n doorvoerpijpe keurig op voorraad.



De doorvoer van het log is bij de flens afgescheurd.

Mijn voornaamste activiteit voor de komende dagen was, naast het ook maar gelijk onder handen nemen van het onderwaterschip, het heen en weer reizen tussen Harlingen en Amsterdam. Maandagavond na een eerste laag primer op de beschadigde plekken aan het onderwaterschip, met het OV naar Amsterdam, Dinsdagochtend weer met de auto met spullen via de watersportzaak in Zaandam naar Harlingen en 's avonds weer terug omdat Corien de auto weer nodig had. Woensdag (toen het werk alweer klaar was) opnieuw met het OV naar Harlingen. Ik moest toch van Harlingen weer naar Langweer varen en dan is het helemaal niet handig om je auto bij je te hebben. Handiger was het me in Langweer op te laten halen.

Het weer was inmiddels omgeslagen en het was stomen geblazen tegen een vette zuidwester in, weer via Leeuwarden naar Langweer. Nog even een slagje met fok en bezaan opkruisen op het Sneekermeer en de nazomertocht zat er weer op. Maar mijn jaarlijkse hellingbeurt, vóór ik aan de Diemerzeedijk in het water de winterstalling in ga, ook.

Eilard Jacobs

Boot van de maand: de PERSIS van Kees Metselaar en Jelle de Schaaf.

Scheepsgegevens PERSIS

Type: Pilot Cutter

Lengte: 30' (Met kluiverboom ca. 39')

Diepgang: 1.07 – 1.60 m (midzwaard)

Deplacement: 6350 kg; zeiloppervlak: 55,74 m²

Bouwjaar: vragen we eigenlijk niet aan een dame, maar onder ons: 1987

RCD categorie: A

Werf: Cornwall Boats



De Persis in haar element.

De oversteek

Toen was de knoop ineens zomaar doorgehakt. In december 2018 heb ik haar bekeken en in februari zijn wij – Jelle en Kees – samen naar Southampton getogen voor de overdracht. Ze lag er nog, de PERSIS, een Pilot Cutter met een lengte van 30 voet, iets meer dan 30 jaar oud en geheel van polyester. Wel wat houten versiersels. Ik heb wat moeite met het loslaten van hout. Dit is onze vierde boot samen. De eerste twee geheel van hout; daarna de Cornish Crabber van polyester maar met houten dek en nu dan geheel van polyester.

Alle voorbereidingen zijn getroffen. Alle papieren zijn aanwezig, zoals een ICP en de originele aankoopfactuur. De vorige twee eigenaren hebben haar hele levensloop vastgelegd in de vorm van bonnetjes van aankopen, reparaties etc.. We hebben het plan opgevat om haar in april over te varen van Southampton naar uiteindelijk haar thuishaven Schardam. De reisplanning hebben we ook gemaakt. Daar hebben we redelijk vaak over gesproken, maar uiteindelijk bleek het reisplan dat we op de terugweg in februari op Southampton Airport hadden bedacht nog niet zo slecht.

Hieronder volgt het reisverslag van de overtocht van Southampton naar Schardam.

7 april 2019

We vliegen om 20.55 uur naar Southampton. Geen vertraging. Op de luchthaven Schiphol hebben we nog wat belangrijk levensvocht ingeslagen. Niet alleen omdat het lekker is, maar ook om de kou te trotseren. Want dat het een koude tocht zou worden, dat stond wel vast. Om ca. 21.30 uur komen we aan op de luchthaven van Southampton om daar vervolgens een taxi te bestellen die ons naar haar ligplaats zou brengen: Kemps Shipyard aan de River Itchen. Haar voormalige thuishaven is de River Hamble en dat staat nog steeds op de spiegel. Van tevoren nog de code van het hek gecheckt, dus we konden bij Kemps naar binnen. Ze lag er nog steeds en eenmaal aan boord eerst maar even wat van het levensvocht genoten om daarna te gaan slapen. Het was inderdaad koud.

8 april 2019

Enigszins op tijd opgestaan. Daarna wat gepoedeld in een washokje bij de haven waar sommigen waarschijnlijk niet eens naar binnen zouden gaan in de verwachting er niet bepaald schoner uit te komen. Het plan was om vervolgens eerst wat voorraden in te slaan. Maar ja, waar laat je dat vervolgens; toch niet in de kastjes aan boord waar nog enige restanten

aan voorraden van de vorige eigenaar en dus van vorig jaar terug te vinden waren. Vooral heel veel theezakjes. En kuipjes met melk voor de koffie: enigszins gerijpt. Dus dan toch maar eerst wat schoonmaakwerk verrichten om vervolgens naar de Tesco te gaan, nadat een beetje obscuur gelegen winkel niet zo'n succes bleek. Veel Poolse artikelen. Beetje zoeken in bepaald niet de mooiste wijken van Southampton. Daarna precies op tijd terug voor de gasboer die twee gasflessen kwam brengen. Eén daarvan proberen we aan te sluiten. Het plastic dopje wil er niet af. O ja, we zijn in het VK, zou weleens tegendraads kunnen zijn.

We gaan kennismaken met de vrouw 'in charge', Sarah, en ook met de havenmeester Alan. De laatste zit het grootste deel van de tijd in zijn hokje met tv, gehuld in sigarettenrook en niet zo weinig ook. De warmte en de rook slaan je tegemoet. Dat wordt niet zo'n lang gesprek. Sarah bivakkeert in een hokje met een wat gezondere atmosfeer. Een heel aardige vrouw. Het havengeld voor april mochten we wel vergeten. We hadden al eerder contact met haar gehad vanwege de code van het hek.



Laten we ook eens naar de kachel kijken. De eigenaar had eerder al aangegeven dat hij dacht dat de kachel het niet zou doen. En uiteraard, die deed het niet. Erg jammer. In ieder geval was er een zekering stuk. Intussen was er een Engelsman langs komen lopen die op zijn bootje in de haven woonde. Het leek permanent. Iemand die je zou omschrijven als 'typical British'. Hij bleek hiervoor jaren met zijn vrouw op zijn bootje te hebben gewoond en wel op de Canarische eilanden. Nu wilde hij echter weer terug naar het VK. Zijn vrouw had er inmiddels allemaal wel genoeg van en woonde dus niet meer met hem samen op het bootje. Later kwam hij met een

hand vol zekeringen aan. Helaas, dat hielp niet. De kachel kregen we niet aan de praat. Niet geheel onverwacht eigenlijk. Misschien even een reparateur. Die zou dan gelijk ook naar de motor kunnen kijken. Het leek ons wel een goed idee om die even te laten checken voordat we aan de overtocht begonnen. De motorman ter plaatse was echter wat moeilijk bereikbaar en we hadden van Sarah al begrepen dat planning niet zijn sterkste kant was.

Intussen was het mooi weer geworden en we besloten onze eerste vaartocht te maken! Mijlpaal! Dat moest nog kunnen voordat het water weer zou zakken en de PERSIS weer in de blubber zou liggen. De motor startte goed en we zijn een stukje gaan varen tot onder de hoge brug van de rivier. Wel spannend de eerste keer. Inderdaad, gekocht zonder met haar te varen. Ligt fijn op het roer en loopt 6.5 knoop. Wat voor diepte geeft de dieptemeter eigenlijk aan: de waterdiepte of de diepte onder de kiel? In het eerste geval zouden we maar net op tijd terug zijn. Maar het viel mee.

Eten: een simpele macaronischotel met daarna nog wat levensvocht. 's Avonds nog wat gerommeld met de marifoon en de navigatieapparatuur. Niet alles lijkt te werken.

9 april 2019

Het is redelijk weer, dus nu eerst maar eens naar het tuig kijken. Wat is de werkelijke staat? Inderdaad, gekocht zonder de zeilen helemaal te hissen en uitgebreid te inspecteren. We hadden er gewoon vertrouwen in. Niet goed natuurlijk. We beginnen met het uitbrengen van de kluiverboom. Dat valt niet tegen. Het is een beste paal, maar het uitschuiven gaat redelijk soepel. Daarna de rolfok en -kluiver gehesen. De zeilen zien er goed uit. Dan het grootzeil. De dirk gaat zwaar, maar dat kan ook aan ons liggen. Wij zijn wat lichters gewend van de SANTANA, de Cornish Crabber die we 17 jaar hebben gehad of liever al 17 jaar hebben, want ze is nog niet verkocht. Wij wilden de aankoop van de PERSIS vóór de Brexit doen, niet wetende dat daar nog wel enige tijd mee gemoeid zou zijn. Niet erg, mooi excuus om tot aankoop over te gaan. We zien dat de dirk ook via een liertje gehesen kan worden. Het grootzeil ziet er ook goed uit. Gelukkig.

's Middags weer gebeld en gemaïld met de motorman. Hij blijkt nu ineens pas woensdag tijd te hebben, terwijl hij eerder aangegeven had toch eerder te kunnen komen. Sarah kende hem dus kennelijk al langer dan vandaag. Gelijk gevraagd aan de motorman of hij ook verstand had van Eberspächer-kachels. Geen antwoord. 's Middags weer verder gegaan met de communicatie- en navigatieapparatuur. SOLAS chapter V (navigatie) ook verplicht voor jachten. We bellen de eigenaar, want we zouden navigatiegegevens op de iPad (een iets oudere die bij de inventaris hoorde) moeten ontvangen via het draadloze boordnetwerk. Helaas vindt de iPad het netwerk niet. Na het telefoontje en wat gerommel komt er leven in het systeem. De oude Garmin met kaartdisplay geeft het signaal nu aan de iPad af.

Vervolgens ontmoeten we een Pool die ook met z'n bootje in de haven ligt

en daar kennelijk op woont. Hij wil graag komen kijken, want hij vindt de PERSIS de mooiste boot in de haven. Daar konden we hem geen ongelijk in geven. Hij wilde echter niet binnen komen, nou ja.

Onze derde varengast zou vandaag ook aan boord komen: Sierk. Na de nodige vertraging stapt er plots iemand aan het einde van de dag aan boord. 's Avonds hebben we de successen van de dag nog eens doorgesproken onder het genot van... u raadt het al. We verplaatsen de boot naar dieper water zodat we de volgende dag op tijd kunnen vertrekken. Het oorspronkelijke plan was om eerst daar de omgeving wat verder te verkennen. We zouden dan ook naar Wight gaan. Maar wat blijkt: de voorspellingen zijn noorden- en noordoostenwinden voor de komende periode. Ook was het de bedoeling dagtrips te maken en niet 's nachts door te varen. Overdag was het op het water al behoorlijk koud en bovendien hadden wij alle drie geen ervaring met zeezeilen, behalve dan een enkele keer bij ons voor de kust. Engeland, oversteken van Het Kanaal en de aanloop naar Rotterdam: allemaal nieuw voor ons. Vanwege de wind besluiten we om gelijk maar de tocht richting huis te beginnen. We verwachten geen grote afstanden te kunnen afleggen.

10 April

Kemps – Portsmouth

Afstand: ca. 28 NM; wind: NO 4; afnemend 2; Stroom: mee

Vertrek 10.30 uur; Aankomst Gosport: 16.00 uur

Route: Calshot – North Channels – The Solent



Sierk aan het roer.

Voor vertrek eerst nog even de motorolie gecontroleerd en de V-snaren

gespannen. We hebben een extra set zeilen, wadpoten (ja, ze kan droogvallen), de strijkinstallatie, een bijbootje en allerlei Engelse koektrommetjes vol met onderdelen en troep aan boord gepropt. We hebben geen idee wat er allemaal aan boord is. De voorspellingen blijven ongunstig voor de gehele overtocht. Weliswaar een mooie wind, maar de verkeerde kant op. Maar het leek er gisteravond al op dat tenminste de hoeveelheid wind en zonneshijn zich van hun goede zijde zouden laten zien. De eerste bestemming is Portsmouth. Daarvoor hebben we een gunstige wind. Niet ver, zodat we aan de boot kunnen wennen. Het eerste stukje is goed zeilbaar. We gooien de eerste keer los voor een echte tocht. Spannend! Het eerste stukje op de motor en dan de fok en de kluiver erbij. Het grootzeil nog maar even met rif. Het waait een goeie 4. Ze ligt goed op het roer en we halen een mooie snelheid. Perfecte wind. We zien mooie stukken van de Solent. Het eiland Wight: prachtig. Alhoewel verleidelijk laten we Cowes toch maar links liggen – of liever gezegd rechts. We komen aan in Gosport Marina. Niet bepaald indrukwekkend. Maar dat doet er niet toe. Aan boord proosten we op onze eerste zeiltocht die zeer goed is bevallen. Daarna maken we wederom een pastaprutje en bekijken we de reisplanning onder het genot van ons toetje: Irish Coffee. We besluiten de volgende dag richting Chichester te varen.

11 april

Portsmouth – Chichester

Afstand: ca. 14 NM; wind: NO 4

Vertrek 9.00 h (HW Dover + 4 uur), aankomst Sparks Marina: 13.30 uur

Route: Solent Forts – Chichester Bar

Vandaag alweer een zonnige dag. Wel wederom koud. Zeil gezet. Het rif zit er nog in. We varen tussen de Solent Forts door: indrukwekkend. Prima gezeild. Als we richting Chichester komen neemt de wind wat af en halen we het rif eruit. Het laatste stuk naar de haven is nog vrij lang en we zetten de motor zachtjes bij. Niet onaangenaam. We komen dichtbij de kust langs zandstranden met een mooi houten resort. We varen de baai in waar vele marina's zijn te vinden. We komen aan met laagwater en we varen langs houten palen een smal watertje in naar de Sparks Marina. Bij het strijken van de zeilen leren we onze eerste les over het zetten van een rolkluiver en -fok. Bij het zetten van de zeilen hebben we het touwtje op de rol onvoldoende strak gehouden en dat is dus van de rol geschoten. Er zit niets anders op dan de kluiver te strijken.



Solent Forts.

Eenmaal in de haven krijgen we een heel mooie plek toegewezen aan de buitenkant van de marina middenin een droogvallend landschap: schitterend. Het is een soort vakantieparadijs. We poetsen het bootje nog een beetje en begeven ons naar de Drift, een klein eetcafé aan de haven. We worden bediend door een hevig geparfumeerde mevrouw: pizza met slappe bodem voor Jelle en mosselen voor Sierk en mij. Op de kaart aangegeven als grote portie, maar toch klein. Niet heel slecht, maar ook niet heel goed. De Guinness maakte wel weer wat goed. Vervolgens nog een Irish Coffee aan boord met als afsluiting koffie met een losse versnapering erbij. Het leven is zwaar.

12 april

Chichester – Brighton

Afstand: kleine 40 NM; wind: NO 4; afnemend 3; stroom: mee

Vertrek 8.30 uur; aankomst: 15.30 uur

Route: Chichester Bar – The Looe – Lobster Ground



Jelle op de uitkijk.

Alweer zon. Het houdt maar niet op. De kou ook niet trouwens. Vandaag zetten we koers naar Brighton en wel via The Looe. De stroom zou daar tamelijk sterk zijn. Het eerste stuk is prima bezeild. We lopen tussen de 5,5 en de 6,5 knoop. Echt lekker. Dat is tot aan de ingang van The Looe tussen de Boulder boei en Street boei. Helaas is vanaf dat moment de wind pal tegen. Kruisen zou betekenen dat we de stroom de laatste uren tegen zouden krijgen. Normaal gesproken niet erg, ware het niet dat de temperatuur overdag al dramatisch laag is. 5-laags gekleed, mutsen, handschoenen, thermokleding en dan nog. In het begin van The Looe hebben we een beetje een knobbelig zeetje. Beetje lastig met het strijken van de zeilen. Daarna op de motor verder. Deze doet het prima, ook bij een iets hoger toerental. Met de motorman is het niks meer geworden. De motor is dus niet gecheckt. Is het verantwoord om dan toch de overtocht te maken? Wij hadden er alle vertrouwen in na de allereerste ervaringen. Bovendien was de PERSIS door de vorige eigenaar zo neergelegd. Het was alsof er de volgende dag verder mee gevaren zou worden. We besluiten wel dat we de volgende dag maar weer eens de toestand van de motor gaan bekijken. Intussen gaat de Brexit-soap verder: uitstel tot 31 oktober en het VK doet niet mee aan de verkiezingen voor het Europe Parlement. Wie snapt nog hoe dit verder zal gaan. We bespreken verschillende

scenario's, maar we komen er niet helemaal uit.

Eenmaal in Brighton aangekomen een vervolgles. We besluiten de klui-verboom in te trekken om in Brighton aan te leggen. Vervolgens rolt de klui-ver weer uit. Tja, dat was nou niet de bedoeling, maar geen groot probleem. We roepen de havenmeester op en leggen aan. We lopen tegen een verengelste Australiër aan die ook pas een bootje gekocht bleek te hebben, in Kemps notabene. Het bootje is een v/d-Stadt met enig opknapp-werk. Maar voordat hij daaraan begint is hij nu onderweg via Dungeness naar Frankrijk om daar wijn in te slaan. Ben benieuwd hoeveel vrijboord hij over zal houden. Zelf maakte hij zich meer zorgen over de aangifte van de wijn. Hij deed alles alleen. Respect, en wat een bangeriken zijn wij toch.



Krijt.

Inkopen in het mooie Brighton. Nou ja, Brighton – tenminste het deel bij de jachthaven – is niet leuk. Eén groot circus. Op de boot tikka masala gemaakt: ja, uit een potje, maar wel met kip en verse groente erbij. Jelle en Sierk koken en daarna komt uiteraard het gebruikelijke toetje. We hebben inmiddels besloten de volgende dag naar Eastborne te gaan (zeilend is het plan) en de dag daarop hoogstwaarschijnlijk naar Dover. Er is N – NO voorspeld, dus de wind is pal tegen. We zullen zien.

13 april

Brighton – Rye

Afstand: ca. 37 NM; wind: NO - O 4

Vertrek 19.30 uur ; aankomst: 16.00 uur

Route: Beachy Head

Vandaag zouden we naar Eastborne gaan, maar we wijzigen het plan. Daar zijn plannen tenslotte voor. Misschien komt het omdat we met onze Australiër gesproken hebben. Die zou gaan ankeren bij Rye. Rye leek ons ook leuk, maar ankeren zagen we nog niet zo zitten. Dus we willen in de haven van Rye gaan liggen, een droogvallende haven. Het eerste stukje gezeild, maar we zouden vele slagen nodig hebben om Rye te bereiken, dus we schakelen over op de motor. We komen twee buien tegen die flink wat gestuiter veroorzaken. De eerste bij Beachy Head. Het om de kaap heen varen schiet niet echt op. Het klaart echter volledig op en we zetten de reis naar Rye voort. Na nog een bui en wat gestuiter lopen we in het zonnetje Rye aan. De ingang was eerst nog wel even zoeken. We lopen rustig naar binnen en roepen de havenmeester op. Geen gehoor. Later wel. Onderweg naar Rye vaar je door een soort kanaaltje waarlangs een heleboel wrakken liggen. Mooi gezicht. Laatste stukje stroom tegen. We meren aan en dan eerst een Guinness. Vanwege de lengte van de lijnen willen we wachten tot de PERSIS op de bodem staat. Dat duurt toch wat lang, dus we gaan van boord op zoek naar eten. Het wordt fish and chips en daarna een biertje in de pub. Rye blijkt een schitterend oud plaatsje. Als je ooit de kans hebt daar aan te meren, zeker doen.

14 april

Rye – Dover

Afstand: ca. 25 NM; wind: NO 4 – 5

Vertrek 7.00 uur ; aankomst: 15.00 uur

Route: Dungeness – Inshore Traffic Zone

Vandaag van Rye naar Dover. Dat wordt weer motoren. We vertrekken met heel weinig wind. Korte tijd na vertrek komt er wat stoom uit de uitlaat. Niet goed. Motor uit en we dobberen wat verder met de stroom mee. De V-snaar van de waterpomp staat niet bepaald meer op spanning. Na wat moeite deze weer gespannen. Maar we hebben reservesnaren aan boord. We zullen de snaren in Dover vervangen.

We roepen de havenmeester op om te vragen wat we aan liggeld verschuldigd zijn: niets dus. De tocht wordt voortgezet. Ineens zien we een bootje met hoge snelheid op ons af komen. Eenmaal bij ons wordt er een bord omhooggehouden waarop het marifoonkanaal wordt aangegeven. Het bootje heet de Smit Rother. We worden opgeroepen met het 'verzoek' hen te volgen. We blijken in militair gebied te varen. Nadat we uit het militair gebied zijn, koersen we naar Dungeness en vervolgens Dover. Het laatste stuk pal tegen en flink knobbelig. We roepen de haven op en we mogen gelijk naar binnen. De havenmeester in de getijdenhaven was zeer behulpzaam en vertelde waar we naartoe moesten gaan als we de krijtrotsen wilden bekijken. Mooie wandeling tot een stukje in de krijtrotsen. Schitterend stukje authentiek Dover met uitzicht op de ferryhaven. We komen langs een pub: "The last pub in the civilised world".



The last pub in the civilised world.

En zo is het. We zijn hier tenslotte in het VK en staan op het punt naar het vasteland te gaan. Het einde van de geciviliseerde wereld dus en het ergste wat je kan doen is naar Frankrijk gaan. Dit alles nadat we de V-snaren hebben vervangen en diesel hebben gehaald bij de BP. Gaan we de volgende dag meteen verder of blijven we een dag liggen? We zullen zien.

15 april

Dover – Duinkerkerk

Afstand: ca. 42 NM; wind: O - NO 4 – 5

Vertrek 7.30 uur ; aankomst: 18.30 uur

Route: zuidpunt South Sandhead tot de shipping lanes – met stroom vanuit NW onder Dyck Occidental langs – Passe de L'ouest

Vandaag zetten we koers naar Duinkerke. Net buiten de haven van Dover is het nogal onstuimig. Oostenwind en bij Dover steile golven die alle kanten op lijken te gaan. Het oog van één van de dirken wordt uit de giek gerukt. Alles tegen wind. We varen op de motor. Het eerste plan is om naar Gravelines te gaan, maar daar kunnen we pas om 19.30 uur naar binnen. Daarom voor Duinkerke gekozen.

Onderweg wordt het rustiger. De shipping lanes oversteken bleek geen probleem. Redelijk rustig. We gaan mooi tussen de grote schepen door. Nog een beetje opletten voor een zuidwaarts gaande olietanker en een noordwaarts gaande car carrier. Voordeel is dat we AIS kunnen uitlezen, dus we kunnen alle grote schepen mooi volgen. Helaas zenden wij niet. Misschien iets voor de toekomst.



Levensvocht.

Af en toe flink hoge golven waar we mooi overheen lopen. Dan gaat er

plotseling bij Duinkerke in de buurt een alarm af op de boot. Het blijken de accu's te zijn: 'low voltage'. Eenmaal in de Port du Grand Large de accu's doorgemeten. Alles lijkt in orde. Probleem niet opgelost. Alarm maar uitgezet. De V-snaren weer opnieuw gespannen en de losgeschoten kraanlijn weer vastgezet. Lekker koud douchen, Irish Coffee en daarna nog een afzakkertje. Voor de ouwe lullen is het alweer bedtijd. Het is best vermoeiend. Het lijkt wel werk.

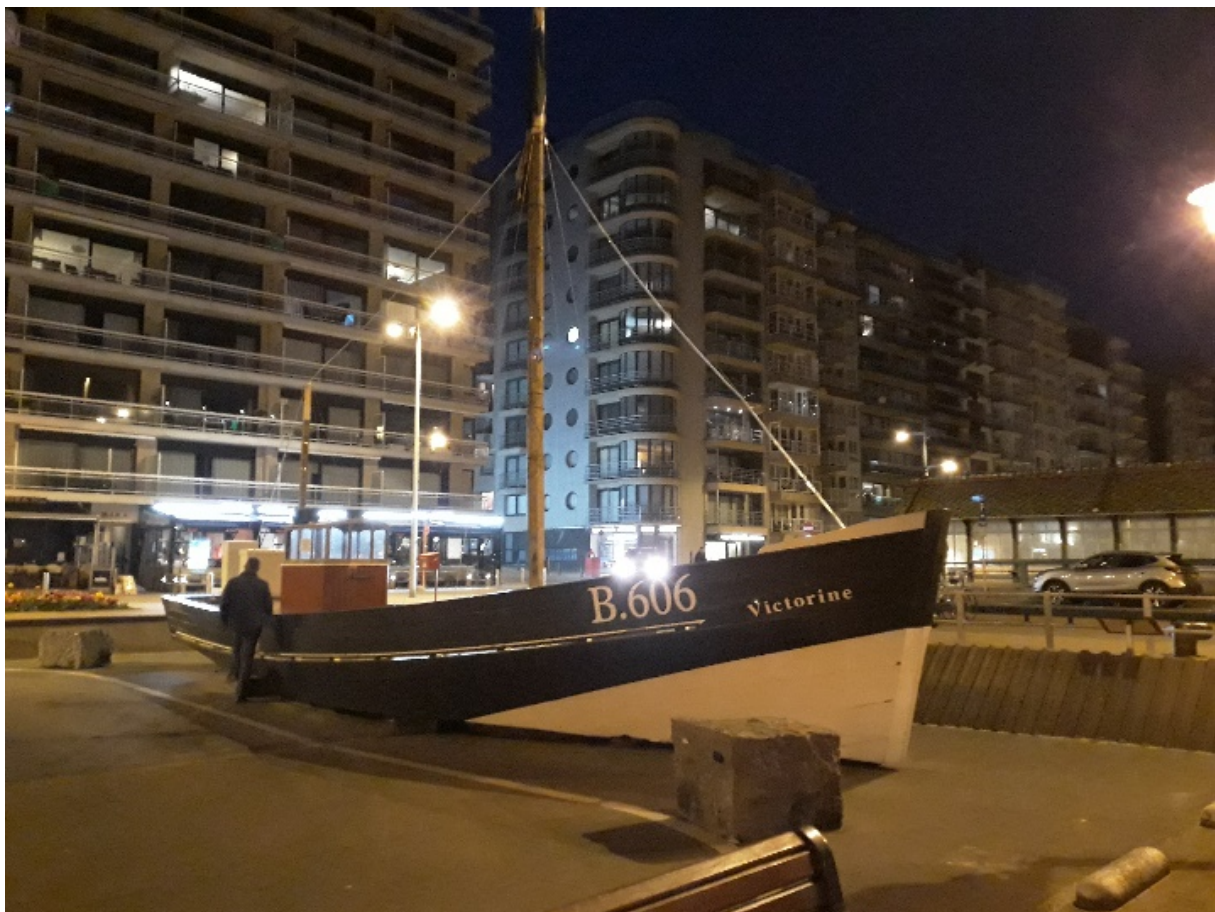
16 april

Duinkerke – Blankenberge

Afstand: ca. 34 NM; wind: O 4 – 5

Vertrek 9.00 uur ; aankomst: 15.30 uur

Route: Canal Est Balisé – Kleine Rede



Podiumboot Victorine.

Eerste stukje met fok en kluiver. Niet helemaal de juiste koers en we varen recht op een bank af. De bijgestelde koers is niet bezeild en het wordt

steeds rustiger. De aanloop naar Blankenberge is bepaald niet spectaculair. Die naar Duinkerke was dat trouwens ook niet. Maar dat doet allemaal niets aan de pret af. De ingang naar Blankenberge bleek enkele weken geleden verzand en de ingang is geblokkeerd door een baggerschip. Na enig wachten mogen we naar binnen. We zoeken de kleinste haven uit: de Oude Haven. Biertje aan boord, boodschappen en nog een biertje aan boord, Daarna gaan we mosselen eten in Blankenberge. Sierk trakteert. Gigantische porties.

Daarna lopen we door de haven en stuiten op de podiumboot in Blankenberge, waarmee hulde wordt gebracht aan de Blankenbergse boten die bij de 'grote haringcampagnes' in WO II voor de kust op mijnen liepen en vooral ook aan hun moedige bemanning die daarbij het leven liet.

17 april

Blankenberge – Roompot

Afstand: ca. 30 NM; wind: variabel 2 – 4

Vertrek 10.00 uur ; aankomst sluis: 15.00 uur

Route: Bol van Knokke – Oostgat – Roompot sluis

Vandaag zetten we koers naar de Roompot. Naar Nederland dus! We moeten eerst weer voorbij de baggerschuit zien te komen die midden in de haveningang ligt. We kunnen er al snel langs en eenmaal buiten passeren we al snel de aanloop van Zeebrugge. Even opletten dus. Zoals we al eerder hadden gezien bewees de AIS-ontvanger weer zeer goede diensten. Aanvaringsgevaar kan je goed herkennen. We koersen op Westkapelle. Dan komt de Westerschelde. Daar is het wat drukker dan voor de aanloop van Zeebrugge. Een beetje vaart minderen voor een LNG carrier. Daarna kunnen we er tussendoor. Eenmaal voor Westkapelle kruipen we via geultjes naar boven.

Om een uur of drie komen we bij de Roompotsluis en vrijwel direct kunnen we de sluis in. Eenmaal in de sluis blijken we een fender te hebben verloren. We willen ankeren iets ten noorden van de sluis. Een eerste poging gedaan. Dat viel niet mee. Een zwaar anker dat we uiteindelijk met 15 tot 20 m ketting in het water hebben. Achteruit varende sleuren we het anker zo mee. Nadat we hier een tijdje zoet mee zijn geven we het op en gaan in de vissershaven bij de sluis liggen. Een toast op de eerste (mislukte) ankerpoging.



LNG carrier.

18 april

Roompotsluis – Scheveningen

Afstand: ca. 45 NM; wind: O 4

Vertrek 8.45 uur; aankomst: 18.00 uur

Route: Geul van de Banjaard – Bollen van Goeree – oversteekplaats Maasgeul

We hebben een (deels) bezielbare koers! De eerste paar uur lekker gezeld. Ondanks tegenstroom 4 knoop over de grond. We zijn tevreden. De buitenmantel van de fokkenschoot begeeft het wel. Eenmaal op koers richting de oversteekplaats voor jachten voor de aanloop naar Rotterdam weer pal tegenwind. Bij de oversteekplaats aangekomen is het redelijk druk met ingaand scheepvaartverkeer. We roepen aan op kanaal 3. Dat zou het juiste kanaal moeten zijn, maar volgens de Reeds is dat kanaal 1. Beetje jammer. De verkeerspost hoort ons wel, maar wij hen niet. Ook een

beetje jammer. Dan maar doorvaren. Even wachten en we prikken er tussendoor. Onregelmatige en een beetje onstuimige zee, tenminste voor ons doen dan. Stroming, de monding van de rivier en wind. Eenmaal voorbij de aanloop wordt de zee weer rustiger. We hebben nu alles gehad: de oversteek van de shipping lanes, de aanloop van de Westerschelde en de aanloop van Rotterdam. Het viel ons alles mee. Vervolgens richting Scheveningen en we krijgen daar een mooie plek in de haven. Het is relatief warm en er is weer zon. Het lijkt wel vakantie! Op zoek naar een nieuwe schoot en informatie ingewonnen over de dikte van de lijnen en over ons anker. 's Avonds een visrestaurant waar we zeer goed hebben gegeten. De naam SuzieQ. U weet wel.

19 april

Scheveningen – Durgerdam

Afstand: ca. 40 NM; wind: Variabel 2

Vertrek 12.00 uur; aankomst: 23.00 uur

Route: IJmuiden – Noordzeekanaal – Het IJ - Oranjesluizen

Vandaag eerst wat boodschappen gedaan en rustig klaargemaakt voor vertrek. Dat is pas om 12 uur (stroom mee). Zeer relaxed. Eerste stukje nog wat stroom tegen, maar we hopen snel te kunnen zeilen. Eenmaal buiten blijkt dat ijdele hoop: nauwelijks wind. Later nog een uurtje gezeild, maar het hield niet over. De wind veranderde nog wat van richting, waardoor het leek alsof de PERSIS weer terug naar Engeland wilde. IJmuiden komt in zicht. We roepen de sluis aan en we zijn er zeer snel doorheen. Op het Noordzeekanaal kunnen we weer zeilen. We horen een bericht dat er een aanvaring zou zijn geweest tussen een passagiersschip en een ander schip. Sierk heeft intussen besloten in Amsterdam af te stappen. We nemen afscheid achter het Centraal Station. Jelle en ik varen door naar Durgerdam. Het begint wel wat donkerder te worden inmiddels. Om kwart voor tien zijn we bij de Oranjesluizen.

Eenmaal in de sluis, samen met drie andere bootjes, leek de sluiswachter ons vergeten. We roepen de sluiswachter nog een keer aan en dan kunnen we vrij snel weer door. In Durgerdam zoeken we een box en met de kluiverboom uit proberen we de box in te varen. De palen van de box zijn in het donker bijna niet te zien en uiteindelijk zijn we afgemeerd met de kluiverboom ingetrokken. Achteraf blijken we in een te kleine box te liggen. Om 23.00 h beginnen we aan het bereiden van de avondmaaltijd.



IJmuiden,

20 april

Durgerdam – de Schelp

Afstand: ca. 8 NM; wind: ZW 3

Vertrek 11.00 uur; aankomst: 14.00 uur

Route: Markermeer – Randmeren

Vandaag is het plan om te kijken of we het eiland Hooft qua diepgang nog kunnen bereiken om daarna richting de Schelp te gaan. In de haven van Durgerdam komen we Evert en Ellie tegen – Watergeuzen – die ook net een nieuw bootje hebben opgehaald en die net de staandemastroute achter de rug hebben. Het is een vermoeiende reis geweest. Gezien het tijdstip en de rest van het programma van de dag besluiten we om Hooft maar even te laten voor wat het is en varen we direct naar de Schelp. Voor de Hollandse Brug stopt de wind ermee. De zeilen gestreken. Dat kwam wel goed uit want we wisten niet zeker of we onder de Hollandse Brug door konden. Dat bleek makkelijk te kunnen. De masthoogte moet rond zo'n 11

m liggen. Op de Schelp eieren met spek om daarna met wat schoonmaakwerkzaamheden te beginnen en het zout van de boot te spoelen. We verwachten immers een ontvangstcomité in Schardam.

Na deze afmattende werkzaamheden een biertje in de zon in ons T-shirt. Het lijkt wel zomer. Marcel van de Freya legt contact en komt met zijn Noordkaper 31 ook naar de Schelp. Daarna samen een maaltijd bereid en genuttigd en de rest van de avond over bootjes geluld. Geen afzakkertje meer en zo naar bed. De volgende dag staat Wijdenes op het programma om te testen of we daar nog naar binnen kunnen.



21 april

De Schelp – Wijdenes

Afstand: ca. 19 NM; wind: variabel 3

Vertrek 11.00 uur ; aankomst: 18.00 uur

Route: Markermeer

De dag begonnen met de bespreking van beide typen bootjes met onze buurman en we hebben ook nog even over zeilmakerijen gesproken. We zien wel aankomen dat een nieuwe buiskap geen kwaad kan en wel op niet al te lange termijn. Wel een genot zo'n buiskapje. Jelle stuurt in de kou en ik zit lekker te schrijven in de luwte. Om 11.00 uur starten we de motor, een trekkerdiesel volgens onze buurman. Windstilte tot na de Hollandse Brug. Daarna lekker gezeild met een paar slagen. Aan het eind van de middag komen we in Wijdenes aan. Het is even spannend bij het naar binnen varen. Zou het nog lukken? Geen probleem. De laatste avond en bijna het einde van de reis. We bereiden ons voor op het ontvangstcomité.

22 april

Het laatste stukje van Wijdenes naar Schardam. Van schrik geen wind-richtingen en vertrek- en aankomsttijden meer genoteerd. De zon schijnt. Uitgebreid ontbijt aan boord om daarna rustig richting Schardam te vertrekken.



Ontbijt in Wijdenes.

Schardam is redelijk bezeild en niet al te laat in de middag komen we aan. De PERSIS is in haar thuishaven! We bellen naar het ontvangstcomité. Dat had ons liever zien aankomen. Foutje. Het comité bestaat uit Jolanda (van Jelle), Gundula en River (beiden van Kees). Jolanda heeft een uitgebreide picknicktas mee. Er wordt getoast op de PERSIS.



De Persis in haar thuishaven.

Ze heeft het goed gedaan en hetzelfde geldt eigenlijk ook voor ons. Wat een ervaring. Sommige leden van het comité moeten nog wat aan haar

wennen, maar dat zal met de tijd vast goedkomen. Vanavond weer in het eigen bedje. Geen geklots en geschommel meer. Ik kan vast niet slapen. We hebben de beschikbare tijd wel goed kunnen gebruiken. Wel jammer dat we niet meer tijd hadden of hebben genomen voor Wight. We gaan zeker nog wel weer terug naar Engeland.

Kees Metselaar

Te koop: Valkvlet.



Lengte 9,70 m, breedte 3,30 m, diepgang 0,90 m.

Teakdek voorkajuit, dikte: 25 mm.

Teakdek, teakkuip en teakvloeren, dikte: 18 mm.

6-cilinder Volvo Penta-diesel met interkoeling en hydraulische keerkoppeling; 2 dieseltanks van 500 liter met inspectieluiken.

Boegschroef en hydraulische stuurinrichting.

Log, dieptemeter, elektronisch kompas en marifoon.

4 accu's van 120 ampère, omvormer-acculader van 1500 watt en 2 zonnepanelen van 90 watt.

Koelkast, 4-pits gastoestel, TV en wastafel.

Rvs-drinkwatertank, 350 liter.

Rvs-vuilwatertank, 120 liter.

2 kunststof gastanks,

Rvs-zwemtrap

Vraagprijs: 60.000 euro

Joop en Diana Meijer, tel.: 0514-851627