

2025 – 1

Tijdschrift voor en door de leden  
van:

**Yachting Club Hoboken vzw**

Zandkamp 3

2660 Hoboken-Antwerpen

[www.yachtingclubhoboken.be](http://www.yachtingclubhoboken.be)

e-mail:

[info@yachtingclubhoboken.be](mailto:info@yachtingclubhoboken.be)

e-mail redactie:

[redactie@yachtingclubhoboken.be](mailto:redactie@yachtingclubhoboken.be)

Enkel de auteurs dragen de  
verantwoordelijkheid van hun  
artikels/ mededelingen/ reclames/  
beelden

Redactie en druk:

Frank Cools

Publiciteit: Jan Pauwels

Verantwoordelijke Uitgever:

Ben Engelen, Zandkamp 3, 2660  
Hoboken

# **YOTTI**

## **INHOUD**

*Redactie en Sprokkels*

**3**

*Kalender*

**5**

*Uitnodiging AV*

**6**

*Documenten AV*

**7**

*Verslag AV*

**9**

*Avonturen met een  
compressor*

**11**

*Stukje geschiedenis*

**14**

*Op avontuur met de  
Williwaw*

**16**

*Medisch attest*

**26**

*Scheldebrug*

**28**

*Sinterklaas*

**29**

*In memoriam*

**31**

VERANTWOORDELIJKE YCH

Bestuurders:

Voorzitter:

**Ben Engelen** :0475 55 42 34

**voorzitter@yachtingclubhoboken.be**

Secretaris:

Ondervoorzitter:

**Dirk Adam**: 0499 75 30 15

**secretaris@yachtingclubhoboken.be**

Penningmeester:

**Erwin Vergult**: 0497 10 33 66

**penningmeester@yachtingclubhoboken.be**

Onderhoud:

**Kandidaat gezocht**

Verantwoordelijke veiligheid en  
orde op het terrein & werkdagen:

**Kandidaat gezocht**

Feestbestuurder:

**Paul Adriaenssen**: 0476 62 97 44

Kano-Kajak afdeling:

**Luc De Bleser**: 0486 443 094

Onthaal nieuwe leden:

**Roland Demey**: 0475 651 626

VVW-Toervaartafgevaardigde:

**Peter Van Elslander**

Clubhuis

**Roland Demey**: 0475 651 626

Verantwoordelijke:

Bootbehandeling

**Roland Demey**: 0475 651 626

**bootbehandelaar**

**@yachtingclubhoboken.be**

**Peter Baeten**

Redactie Yotti:

**Frank Cools**: 0495 259 701

Webmaster

**Patrick Melis**: 0475 771 670

STEIGER 3: 03 238 24 22

We zijn weer vertrokken met een nummer 1 van 2025!

In dit nummer eerst administratief nieuws, nl. de aankondiging van de Algemene Vergadering.

Verder, 2 interessante artikels van onze leden.

Frank NA, onze wereldzeiler vertelt wat er allemaal kan komen kijken bij het vullen van een duikfles.

Jef Vervecken doet zijn relaas over zijn deelname aan de Tall Ships Race in het hoge Noorden.

Voor een redacteur is er niets mooier dan artikelen van leden te publiceren. Aarzel niet en stuur ons je zeil- en andere ervaringen door.

Heelaas ook droevig nieuws: een sterkhouder verlaat ons.

Verder onze gebruikelijke rubrieken.

Vergeet ook niet dat je als lid van de club steeds gratis een zoekertje mag plaatsen achteraan, in de rubriek 'Te Koop'.

Ook voor professionele/commerciële advertenties is er nog plaats in dit tijdschrift.

Voor wie een wisjewasje heeft, of een artikeltje wil inzenden (GRAAG): dit kan via ons e-mailadres [redactie@yachtingclubhoboken.be](mailto:redactie@yachtingclubhoboken.be) . Na wat praktische problemen is dit adres terug on-line!

Uw redacteurke

## **SPROKKELS VAN DE BESTUURSTAFEL**

Een club als de onze besturen, kent zijn up en downs. Sinds de laatste Yotti kenden we een mindere periode. We verloren een belangrijke steunpilaar van de club: ons bestuurslid Paul Warrens. We betreuren zijn overlijden en verliezen ook een sterk

houder voor ons terrein. We hebben nog geen zicht hoe we dit tekort kunnen compenseren.

Eerder verliet Eddy ons bestuur om persoonlijke redenen. Dit maakt dat het toezicht op het terrein momenteel op een zeer laag pitje zit. Dit is ook zichtbaar op het terrein. Ik weet dat ik in het verleden meermaals gevraagd heb naar meer orde, netheid en discipline op het terrein. Bij deze doe ik dit nogmaals. Helaas zie ik me gedwongen om in de toekomst meer repressief op te treden. We hebben gewoon de middelen niet meer om de zaken à l' amiable op te lossen.

Dit betekent dat we het RIO meer strikt zullen moeten toepassen. Zo zullen we bij het achterlaten van rommel rond de stallingen sneller overgaan dat aanrekening van de kosten en de opruim uitbesteden. Voor alle duidelijkheid: dit is niet de manier die ik wil, er is gewoon geen keuze.

Indien iemand zich geroepen voelt om het toezicht op het terrein op zich te nemen, mag hij of zij zich steeds melden zodat we terug wat korter op de bal kunnen spelen en met dialoog tot oplossingen komen.

Het regeerakkoord is er en puilt uit van de besparingen en bijkomende belasting. Ook wij kijken met een kritisch oog naar onze financiële toestand. Momenteel zijn we financieel gezond, doch als we naar de toekomst kijken, dringen zich maatregelen op. We zullen dit na de algemene vergadering met het (hopelijk) vernieuwde bestuur grondig bekijken.

Laat ons niet zoals de overheid wachten op een put om dan draconische maatregelen te nemen. Maar er zal wel één en ander moeten gebeuren. Om maar één ding te noemen: indien we in een volgende periode de stagelden aanpassen aan de index (en dat is lang geleden) blijven we de goedkoopste berging in Antwerpen.

Tot slot wil ik nog eens een oproep doen in aanloop van de Algemene vergadering: nieuwe bestuurders zijn meer dan welkom.

De Commodore

# KALENDER 2025

**Zondag 9 maart      Algemene Vergadering 11u.**

**Zaterdag 29 maart      Werkdag 1**

**Zaterdag 12 april      Werkdag 2**



# Uitnodiging Algemene Vergadering



zondag 9 maart 2025

11:00

Clubhuis YCH

Alle effectieve en kandidaat-effectieve leden zijn hierop uitgenodigd.

Enkel de effectieve leden hebben stemrecht.

Specifieke vragen moeten acht dagen op voorhand bij [secretaris@yachtingclubhoboken.be](mailto:secretaris@yachtingclubhoboken.be) toekomen, zodat het bestuur de tijd heeft een antwoord te formuleren.

## Agenda:

- 1 Inleiding door de voorzitter
- 2 Goedkeuring verslag Algemene Vergadering 2024.
- 3 Financieel verslag en begroting ter goedkeuring
- 4 Kwijting van de bestuurders
- 5 Verkiezing van bestuurders
- 6 Toetreding effectieve leden
- 7 Varia
- 8 Slotwoord van de voorzitter.

# Documenten Algemene Vergadering

Leden die **minstens één jaar** kandidaat-effectief lid zijn, kunnen effectief lid worden. Daarmee krijgen ze stemrecht op de Algemene Vergadering, en dus inspraak in het reilen en zeilen van onze vereniging.

De kandidaat-effectieve leden moeten zelf hun aanvraag indienen, liefst per e-mail. De algemene vergadering zal dan over de aanvaarding beslissen.

---

## Aanvraag effectief lidmaatschap

---

Ondergetekende : .....

Kandidaat-effectief lid sedert : .....

Verzoekt de Algemene Vergadering hem/haar te aanvaarden als effectief lid.

Datum : .....

Handtekening: .....

Ingevuld terug te bezorgen - ten laatste één dag vóór de Algemene Vergadering - opsturen naar YCH – of een mailtje naar [secretaris@yachtingclubhoboken.be](mailto:secretaris@yachtingclubhoboken.be)

---

## Kandidatuurstelling bestuursfunctie

Voorwaarde: minstens 2 jaar effectief lid zijn en een kandidatuurstelling insturen, minstens 14 dagen vóór de vergadering.

Ondergetekende : .....

Is effectief lid sedert 2 of meer jaar : ja / neen

Is kandidaat – bestuurslid van YCH.

Datum : .....

Handtekening: .....

## Volmacht

Ondergetekende :.....

verklaart volmacht te verlenen aan:.....

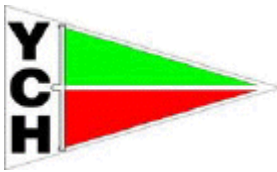
ten einde voor hem/haar, en in zijn/haar naam, op de Algemene Vergadering van YCH op 9 maart 2025, te stemmen, of zich te onthouden.

Datum : .....

Handtekening: .....

-----





## Verslag Algemene Vergadering : 24 maart 2024

om 11 uur

Aanwezige Bestuursleden : Engelen Ben, Adam Dirk, Adriaenssen Paul, Vergult Erwin, Warrens Paul. Roland Demey, Van Moeseke Eddy

Aantal aanwezige stemgerechtigde leden ( incl.2 volmachten ) 39

De voorzitter opent de vergadering en vraagt 1 minuut stilte voor de overledenen van onze vereniging.

-De voorzitter vraagt de goedkeuring van het verslag van de Algemene Vergadering van 2023 ; goedgekeurd.

-Financieel verslag en begroting met toelichting worden goedgekeurd door de vergadering.

-Kwijting van de bestuurders

-commissarissen voor volgend jaar : Hugo Holemans, Patrick Melis en Fred Nys (reserve)

-Verkiezing bestuurders : stemming met briefjes

-Dirk ADAM : 35 voor/ 3 tegen/1 ongeldig

-Paul Warrens : 38 voor/ 1 ongeldig

-Peter Van Elslander : 32 voor / 3 tegen / 4 ongeldig

De aanwezige leden aanvaarden het effectief lidmaatschap van "Van Toledo Frans" Ivo Teck en Filip Frack-Petruschka zijn niet aanwezig, dus volgend jaar.

-Varia :

-Peter Vos : er zou een toekomstvisie moeten zijn voor de volgende jaren.

-Subsidies : er moet meer werk van gemaakt worden ! Vergadering gepland met Erik.

-Vergoeding voor bestuur ? geen meerderheid voor vergoeding.

-Hoe zit het met de BRUG over de Schelde ? ze komt er ....

Einde van de vergadering om 11:55

Verslaggever : Dirk ADAM ( secretaris YCH )



Brouwerij & Wijnimport  
**De Arend**

Wijn  
Bier  
Frisdrank  
Water  
Koffie  
Waterkoelers:  
Evercool



Brouwerij De Arend  
Steynstraat 272  
2660 Hoboken  
Tel 03 827 29 45  
Fax 03 827 78 77  
E-mail: [info@brouwerij-de-arend.be](mailto:info@brouwerij-de-arend.be)

# Avonturen met een compressor

In Puerto Calero (Lanzarote) wou ik voor de eerste keer mijn duikfles vullen met de compressor die ik in een gekke bui gekocht en geïnstalleerd had terwijl de boot op de kant stond in Póvoa de Varzim (Portugal). Dit is vrij simpel ... met een compressor op vaste grond: fles aansluiten, compressor starten en wachten tot de fles vol is.

Aan boord is het -niet onverwacht- een beetje ingewikkelder: de compressor is gemonteerd onder de kuip, achter de watermaker die zich op zijn beurt achter de trap bevindt, en de logica (maar vooral de dokter) dicteert dat de uitlaatgassen naar buiten moeten geleid worden en dat de lucht die we onder druk in de duikfles gaan persen best buiten aangezogen wordt. Om dit te doen, kocht ik twee zaken: een lange inlaatdarm (met een extra luchtfilter) en een lange uitlaatdarm.

De inlaat bij de verkoper van de compressor en de uitlaat bij een winkel



gespecialiseerd in rubber spullen (niet de doorsnee SM-winkel, maar één met rubber voor industriële toepassingen). Deze rubberdarm weerstond volgens zijn specificaties 200 °C en een aanzienlijke hoeveelheid druk.

Om deze darmen aan te sluiten en naar buiten te leiden, moet de ingangstrap verwijderd worden (wat

op zich niet moeilijk is, maar het maakt in- en uit- de boot klauteren net iets meer uitdagend) en moet er op gelet worden dat de uitlaat zich benedenwinds bevindt van de inlaat.

Anyway! Zodra alles in plaats was gebracht, startte ik de motor en ... ontdekte vrij snel dat de uitlaatgassen blijkbaar heter waren dan 200 °C: de boot vulde zich al vlug met grijze rook en de geur van verbrand rubber. Snel de compressor afgezet, de ramen opengezet en beslist om het later nog eens te proberen, maar dan met een flexibele metalen uitlaatbuis.

De zoektocht naar dergelijke buis werd een odyssee die begon in een ferreteria (een exotische naam voor een ijzerwinkel). Daar werd ik doorverwezen naar een winkel

gespecialiseerd in buitenzwembaden -vraag me niet naar de logica hiervan-, waar ik het adres kreeg van een winkel gespecialiseerd in (hydraulische) compressoren. Deze had ook niet wat ik zocht, maar dacht te weten dat we dit wel zouden vinden bij een collega die zich specifiek had toegelegd op compressordarmen, maar je raadt het al: een nieuwe doorverwijzing naar een winkel met scheepsbenodigdheden en die had exact wat ik in gedachten had!

Met deze nieuwe uitlaat gemonteerd en de opgedane kennis van de eerste poging (lees: wetende hoeveel lawaai er uit die uitlaat ging komen), besloot ik om deze keer mijn fles maar in een lokale duikwinkel te laten vullen om niet het risico te lopen uit de marina te worden gegooid: de regels in de chique marina in Puerto Calero zijn vrij strikt.

Je mag bv. je was enkel te drogen hangen wanneer die "discreet" is.

Op de kade van deze marina ben ik op een avond de heer P. Jambers met echtgenote (bijna letterlijk) tegen het lijf gelopen, beide in avondkledij (geen flanellen pyjama, maar een witte smoking en een lang avondkleed), waarop het voor mij duidelijk was dat die plek geen deel uitmaakte van mijn leefruimte.

Gelukkig herkenden ze me niet en ben ik 's anderendaags discreet met Smoke kunnen vertrekken naar Fuerteventura.

Het latere gebruik van de compressor heeft me laten kennismaken met 2 verschillende mentaliteiten binnen de zeilerswereld.

Eerst een beeld van de twee omgevingen.

In Gran Tarajal (Fuerteventura) betaalde ik bijna 9 EURO per dag en kreeg daarvoor een ligplaats, water en elektriciteit aan de pontons en koude douches. Er waren redelijk wat stalen boten en met mijn 35ft behoorde ik tot de grotere middelmaat.

In Puerto Rico (Gran Canaria) verdween er dagelijks net geen 23 EURO uit de scheepskas met als enige meerwaarde (meestal) warme douches. Met moeite een stalen boot gezien en zelfs met 40ft zouden we bij de kleintjes geklasseerd zijn. Wat



me ook opviel was dat iedereen hier zijn (merk)sandalen of -schoenen op het ponton liet staan en dan nog zijn voeten afveegde aan een tapijt vooraleer aan boord te gaan.

Terug naar de verschillende mentaliteiten: in Gran Tarajal kreeg ik 2 reacties op de geproduceerde decibels bij het vullen van mijn fles: “geen probleem” en “dat ging snel!”.

In Puerto Rico kreeg ik enkel onrechtstreekse “feedback” van de andere zeilers: rare en geïrriteerde blikken.

Toen iemand van het marina personeel langskwam, hield ik een bordje met “duikfles aan het vullen” omhoog en kreeg ik als reactie een OK teken.

Hij keerde daarop terug naar zijn kantoor, maar werd onderweg daarheen gewenkt door één van de burens, waarop hij terug in mijn richting kwam om te zeggen dat ik moest stoppen omdat de zon bijna onderging (wat daar rond 19u is) en er na zonsondergang geen lawaai meer gemaakt mocht worden.

's Anderendaags heb ik dan tot na het ontbijt (kort na zonsopgang) gewacht om mijn fles verder te vullen, wat me -niet helemaal tot mijn verbazing- weer boze blikken opleverde.

Sindsdien maak ik rechtsomkeer en zoek een andere verblijfplaats wanneer ik ergens Nike's of Dubarry's op de pontons zie staan :D.

Wat later heb ik een knaldemper gemaakt met een oude (metalen) thermosfles, een boormachine en wat glaswol: eerlijk gezegd stoorde het lawaai mij ook nog geen klein beetje

Frank NA

lamjustsailing

# Nog een stukje geschiedenis



*Yacht Club Antwerpen*



*Antwerpen vanop LO*





Bierhandel De Troetsel  
Bierhandel De Troetsel

Edward Claessenslaan 101  
2845 Niel

tel.: 03 888 10 36

email:

[info@bierhandeldetroetsel.be](mailto:info@bierhandeldetroetsel.be)



**ACA**

battery center

Bredabaan 224-226  
2170 Merksem



**GRATIS**  
testen, montage &  
deskundig advies

zonder afspraak • klaar terwijl u wacht • alle types op voorraad  
**specialist in start-stop-systemen**

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

**03 645 40 03**

# Op avontuur met de Williwaw

*Waar oude zeebonken en jonge zeeleeuwen samenkomen...*

Over de Williwaw zijn reeds 2 artikelen verschenen in de Yotti.

- dec 2023 door Pieter Van Raamdonck
- mei 2024 door Frank Cools.

En de Williwaw ligt deze winter opnieuw op ons terrein.



Ik had mentaal mijn recente levensverandering op een rijtje gezet. Mijn groot huis met te veel onderhoud ingeruild voor een kleiner stulpje. Check. Mijn zeilboot ook maar verkocht. Check. Veel weg gedaan en nu met minder verder leven. Check. Wat vrijer voelen. Check.

Het aanbod om met de Williwaw te varen kwam precies op tijd en het leek juist iets voor mij. De avontuurlijke levensfase kon toch nog voorbij zijn! Na de voordracht over de Williwaw op 1 maart 2024 op de Club zocht ik contact en het startschot was gegeven.



Op 6 juni 2024 stond ik, als deelnemer aan de Tall Ships Races 2024, op de kade in Helsinki, om aan boord te gaan van een in het rood geschilderd en met vlaggetjes versierd bootje, de Williawaw. De omgeving zag er ook even imposant uit, zoveel zeilboten, oude en nieuwe, grote en kleine, verzameld in één haven aan de Baltische zee, te midden in de hoofdstad Helsinki. We hadden zicht op een grote Russische orthodoxe kathedraal en andere grote gebouwen en pleinen. Overal wandelden bewonderaars langs de kade. De boten lagen opgetuigd te pronken met hun vlaggetjes. De zon scheen uitbundig. Wat een levendig tafereel!

Die dag was het crew-wissel, een soort stoelendans waarbij de nieuwe bemanning aan boord gaat en de oude terug huiswaarts keert. Afscheid en kennismaking tegelijkertijd. Jan was de voorbije weken crew geweest en promoveerde nu tot kapitein, ik werd de nieuwe bootsman. Later zouden er nog 2 trainees aanmonsteren om de crew te vervolledigen.

Er moesten inkopen gedaan worden voor 5 dagen, minstens 5 menu's, 5 ontbijten. Jan moest aan boord blijven om de crew-wissel te regelen, restte er voor mij niets anders dan de inkopen te doen, mijn eerste taak. Ik vertrok met 2 grote zakken en mijn dierbare rugzak, à pied, de stad in, op zoek naar een supermarkt. Het was best wat wikken en wegen over wat te kopen, hoeveelheden en gewichten. Je kan het je wel voorstellen.



2 jonge Finse meisjes kozen onze boot: Iris en Sirka. Eentje van hen torste een gitaar. Dat belooft, dacht ik.

We maakten kennis met deze 2 vlotte, bijdehandse Scandinavische meiden. Het ijs was veel sneller gesmolten dan een Finse winter. Het werd gezellig rond de kajuittafel, samen wat gegeten en (een beetje) gedronken. Iris had al wat zeilervaring met een klein bootje, en

de gitaar werd regelmatig bovengehaald, wat telkens voor een aangename sfeer zorgde.

De eerste avond organiseerde de Stad Helsinki een Crew-party voor de trainees. Vragen als “Which boat are you from?” en later ook “How do you say ‘schol’ in het Fins?” weerklonken.

En al dat jeugdig volk in feeststemming.... Ik laveerde in die massa en maakte kennis met zoveel mogelijk zeebonken.

Er stond op mijn eerste week geen race gepland, ook wel “cruise-in-company” genoemd. Je kan vrij afspreken, met welke boot je eventueel wilt samen varen, en hoe je tocht naar de volgende eindbestemming verder gaat.

De eindbestemming was Tallinn, in Estland. Wij spraken af, naar goede gewoonte volgens Jan, met 2 andere Belgische, heel knappe, grote zeilboten: de Saeftinghe en de Rupel, allebei sterkhouders met veel ervaring.



We vertrokken de volgende dag in één grote optocht, in een langgerekte colonne, uit de ruime haven tussen allemaal eilandjes. Dichte, lange rijen mensen langs de kant wuifden ons enthousiast uit. Wij wuifden met z'n allen terug, lieten onze toeter luid toeteren, andere boten hun loeiende sirenes.

We hadden een mooi zicht vanop het water maar ook langs de kant denk ik, een flottielje opgetuigde zeilboten in alle soorten en gewichten, langzaam uitvarend naar het ruime sop.

Wat later deed ik mijn eerste zeilervaring op de Williwaw op, met het hijsen van de fok, de kluiver, het grootzeil, de bezaan. Altijd een beetje spannend de eerste keer, maar het verliep goed onder de leiding van ervaren Jan.

Het werd zeilen voor mensen die geen haast hebben. En dat was een prima manier om de boot te leren kennen.

De Williwaw is een zware stalen langkieler van 19 ton. Hij beweegt traag door zijn gewicht, klieft echt de golven, stuurt ook met de nodige traagheid en heeft de neiging om gemakkelijk te rollen.

In het begin is het sturen een beetje zoeken, maar gaat uiteindelijk vlotter en vlotter. Als alle zeilen bijstaan dan stuurt hij bijna zichzelf. Het is een sobere boot. Eenvoudig, wat ouwerwets, maar alles is aanwezig.

Denkende aan wat de ontdekkingsreiziger en bouwer van deze boot, Willy de Roos, daarmee gedaan heeft, maakt het varen met Williwaw al een belevenis op zich. De boot geeft je een historisch gevoel en je wordt geconnecteerd met wat die boot ooit gepresteerd heeft.

Ik ben nu een van Willy's boeken aan het lezen. Heb het kunnen lenen van Monique van Dirk. Straffe kost! Een tocht van een jaar met heel wat stormen van 9, 10 en 11



beaufort naar de Zuidpool. Hij reisde zelfs 2 keer naar de Zuidpool via Vuurland en de straat van Mangelhaen langs ijsschotsen in deze boot! En dan nog de legendarische Noordwestelijke doorvaart boven Canada als eerste zeilboot ter wereld! Dat kan maar één iemand zeggen. Willy de Roos was een zeebonk met heel grote schoenen!

We trokken naar een eiland aan de Finse zuidkust op enkele uren varen. Mike van de Saeftinghe koos een leuke plek om aan te meren. Het was een aangename 20°C, af en toe zonnig en inderdaad, gezien de noordelijke ligging, werd het 's nachts bijna niet donker. Dat gaf een heerlijk zomers vakantiegevoel. We deden samen een rustige wandeling op een zo goed als onbewoond

eiland, later volgde nog wat gitaar met zang op de boot. Het bootleven op zijn meest ontspannende wijze.

Er volgden nog leuke tripjes. Zo vervoegden we ons met een groot gedeelte van de vloot naar een Estse dorp "Käsmu". We lagen allemaal voor anker, in groepjes, boot tegen boot in een ruime mooie Scandinavische baai van dit dorp met maritieme roots, dat zijn 100<sup>ste</sup> verjaardag vierde. Het werd een heel aangenaam bezoek.

Er waren lokale festiviteiten en een internationale vloot zeilboten paste perfect. Het maakte de baai voor de Estse feestgangers en dorpsbewoners erg indrukwekkend. We werden officieel uitgenodigd voor een "captains diner".

De minister van Buitenlandse zaken van Estland was ook aanwezig en gaf een speech. Later zou de burgemeester ook nog spreken. Het viel mij op dat Esten zeer dankbaar zijn voor en bewust zijn van de vrijheid die ze nu hebben en die ze vroeger (voor 1991) niet hadden onder Russische voogdij. Wij zijn vrijheid gewoon, we vinden het vanzelfsprekend, te vanzelfsprekend misschien.

In de haven staat nog een hoge uitkijkpost, met zicht op de Baltische zee, van de soldaten-wachters die moesten voorkomen dat mensen zouden vluchten. Er zijn toen doden gevallen.

De Tall Ships Races-organisatie is een goed geoliede machine. Alles wordt prima geregeld, met keuzeprogramma's en handleidingen wat kan, mag, moet en wat in geval van nood.

Er was een handleiding voor de kapiteins, en een voor de bemanning.

Op onze eindbestemming, Tallinn, kregen we een diner aangeboden door de Stad Tallinn, in een loods uit de Russische tijd, waar voordien watersportvliegtuigen werden gemaakt. De loods is nu omgebouwd tot een groot, knap maritiem museum.

De crew party voor de trainees ging de dag erna door in een andere grote hal, waar vroeger duikboten werden gebouwd.

De hal, ook uit de Russische periode, is nu omgebouwd tot evenementenhal met leuke attracties. Er speelde een hippe liveband, er was een buffet met drank en veel volk, ambiance bij de jeugd tot de late uurtjes.

De 2<sup>de</sup> week, op zaterdag, gingen Sirka en Iris van boord en kwamen Helmi, Anne-Mai, Hanne, Daniel, en Callum in hun plaats. Allemaal jongeren onder de 20 jaar behalve Callum.

Hij was een Shetlander, je weet wel, de eilandengroep boven Schotland waar zelfs de

bomen het niet uithouden. Vorig jaar had hij Jan ontmoet en blijkbaar was de klik tussen hen zo sterk als een goed getuigde mast.

De andere 4 waren Esten met Daniel als benjamin, maar zo groot als een reus die bijna tegen het plafond van de boot aankeek. Hij was amper 16 jaar en had Russische roots. Het leek mij een rustig groepje. Jan's verwelcoming was een mix van bootpresentatie, veiligheidsuitrusting en een vleugje "we gaan er een geweldige tocht van maken!".

Boodschappen doen was nu geen probleem, dankzij onze sympathieke Este 'Liason officier' en een taxichauffeur. Ik had een boodschappenlijstje klaargemaakt voor 7 personen en 5 dagen.



Ze was een geweldige hulp want in Estland spreekt men 'Est'. Ook de aankoop van een nieuw gastankje kon ik dankzij haar vlot regelen (Gastankjes worden hier voor geen geld opnieuw manueel gevuld, noch geuild).

Zondag ving dan aan met de botenparade naar de open zee en daarna begon de echte Tall Ships botenrace naar de volgende haven: Turku, aan de oostkust van Finland.

We moesten voor de botenparade verschillende "shipping lanes" passeren van ferry-verbindingen met Finland en Zweden. Om de haverklap vertrok er wel een ferry of kwam er eentje aan.

Al onze boten moesten die brede "shipping lanes" kruisen, niet zonder gevaar. Het was een beetje zoals schaken of dammen op een heel groot bord. Maar iedereen hield zich strikt aan een afgesproken timing om in verschillende blokken de "shipping lanes" over te steken en dat onder het zwaaiende toezicht van honderden Esten aan de kade.

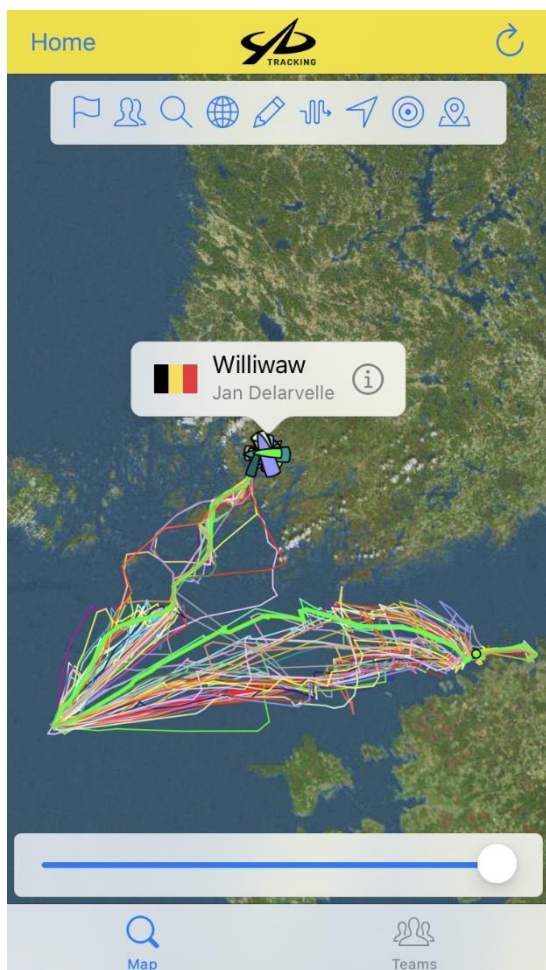
De startlijn voor de race lag een eind verder, midden op de Baltische Zee. Tegen de late namiddag was de iedereen in de buurt. De startlijn was de ruime lijn tussen 2 grote loodsboten. Na het startsignaal via VHF was het alleen maar zeilen, geen motor meer. Dat werd in een verklaring vooraf opgetekend en mocht alleen overtreden worden in geval van nood.



De route werd op het laatste ogenblik nog aangepast aan de weersvoorspelling. Het werd daardoor wat ingekort en we ontvingen 2 nieuwe coördinaten. De eerste coördinaat moesten we ronden aan stuurboord en lag een heel eind in het westen. De 2<sup>de</sup> was de eindmeet in noordoostelijke richting. Het lag in de buurt van het eiland Üto richting Turku. Ter info en een beetje een onaangenaam gegeven: in de buurt van dit eiland is in 1994 het passagierschip "Estonia" gezonken. Sommigen zullen zich dat zeker nog herinneren. Neptunus zal wel beschermen zeker en de Williwaw heeft al in gevaarlijker water gevaren.

In totaal zouden we ongeveer 170 Nm racen en misschien dinsdag of woensdag aankomen in Turku.

Het was bewolkt met matige wind. De kunst om te vertrekken bij een race bestond



erin van zo parallel mogelijk met de startlijn te zeilen, heen en weer, als een zeilende dans tot het startsein. Wanneer het startsignaal werd gegeven, werd er sito presto overstag gegaan en over de startlijn gevaren. Het was een hectische drukte, rakelings langs andere boten.

Uiteindelijk waren we helaas voorlaatst over de startlijn. Onze timing viel echt slecht uit.

Maar ten slotte waren we maar een 15tal minuten achter de eersten en wat verschil maakt dat op een race van enkele dagen?

Voor onze jonge trainees was het een ervaring die kan tellen, een ware vuurdoop. Nooit gezeild en onmiddellijk betrokken in een race.

De aandacht en motivatie was er en je kon voelen dat het groepsgevoel spontaan groeide.

De wachten werden afgesproken in blokken van 3 uur. Callum met al een

beetje ervaring, Jan en ik namen elks een wacht die roteerde voor heel de race. De 4 trainees wisselden en iedereen deed beurtelings mee. Taken en slaapuren werden goed afgesproken. Iedereen was heel bereidwillig.

De wind trok een tijdje aan en sommigen kregen er last van. Diegene die geen wacht hadden, hielden zich rustig en vlijden zich neer ergens op of in de boot. Buiten was de temperatuur aangenaam en we kregen een mooie zonsondergang.

We hadden een zalige schemernacht in het hoge noorden.

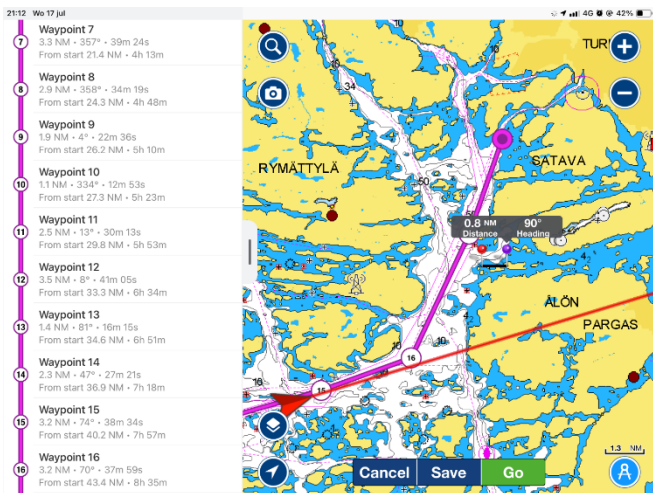
Volgende dag was de zee uitdagender. Meer wind en de boot rolde als een licht beschonken walvis. Helmi, Hanne en Daniel werden wat bleekjes en stil.

Elke boot volgde natuurlijk zijn eigen parkoers, op één van de foto's kan je dat zien. Bij ons viel het niet mee om het in het "wind-gebied" te blijven. De wind was intussen serieus afgenomen. We zagen andere boten ook bijna stil liggen. Sommigen in de verte hadden meer geluk met betere wind. Tja, dat is frustrerend, maar je kunt er niet veel aan doen behalve geduldig wachten op meer wind. Tijdens de wacht van Callum, sliepen Jan en ik, en hadden we zelfs enkele mijlen terug gevaren, terug naar de start toe! Als de snelheid helemaal uit de boot is, kan je niet sturen en wordt het dobberen. Alles werd om het uur mooi genoteerd in het logboek.

Die nacht besloot Neptunus blijkbaar wat spektakel te maken en plots kregen we meer wind. Dat was tijdens mijn wacht. De boot werd loefgierig en ging heel schuin. Helmi keek me voor de 2<sup>de</sup> keer aan en vroeg of dat zo schuin hangen normaal was? Ik besloot Jan wakker te maken en samen de zeilen te reven. Uitgerust met koplamp stonden we aan de giek op het dansende bootje evenwicht te houden terwijl de wind zijn gangen bleef gaan, een echt zeebonk-gevoel. Een tijdje later werd het terug rustiger.

De 4<sup>de</sup> dag, passeerden we de eindmeet. We arriveerden ongeveer in het midden van onze klasse. Dat vonden we niet slecht en bovendien was alles goed en veilig verlopen.

We waren juist vóór onze Belgische broeder, de Saeftinghe, aangekomen, wel rekening



houdend met de handicap. De trainees waren intussen vlot aangepast aan het bootleven en ook aan elkaar.

De tocht verliep verder langs de mooiste archipelago van Europa vol pittoreske eilandjes richting Turku. Af en toe werd er ook lekker gekokkereld. Dat was een ideaal moment om de betonningssystemen en hulpmiddelen uit te leggen.

Nadien werd het betonningssysteem in het oog gehouden als een meeuw die vis ruikt en dat is daar ook nodig. Het sturen ging nu ook heel vlot en beurtelings vroegen onze jonge zeeleeuwen om te mogen sturen. Het einde van de tocht naderde.

In de haven van Turku werden we ontvangen door een “Follow me”-loodsbootje, alsof we beroemdheden waren. We werden zorgzaam naar onze ligplaats geleid. Het was bijna middernacht en daar lagen we plots terug langs bevriende zeilboten midden in “Turku” stad.

Toch spannend zo een race en als ik rondkeek deed me denken dat elke boot hier een eigen race-verhaal heeft en dat de boten ook een boeiend eigen verleden hebben, sommigen nog ouder dan dat van de Williwaw. Ik had er intussen al enkele bezocht en het was inderdaad de moeite om te ontdekken. Ze waren allen bemand door zeebonken en jonge lerende zeeleeuwen.

De sfeer was magisch met al die lichtjes op de boten in de nachtelijke schemer. Het was uiteindelijk een avontuur zoals een avontuur moet zijn: bijzonder, een beetje wild en vol verrassingen!

Jef Verveckken





**Primavera bloemsierkunst**  
Groenstraat 167 - 2610 Wilrijk

Tel. 03 238 51 26  
E-mail: [bloemenprimavera@skynet.be](mailto:bloemenprimavera@skynet.be)  
Website: [www.bloemen-primavera.be](http://www.bloemen-primavera.be)

**24/24**  
**Bloemenautomaat**

**openingsuren**

di - vr: 8u - 19u  
za: 8u - 18u  
feestdagen: open  
zo - ma: gesloten

**100%**  
100-100.be



**100% welkom te Hoboken**  
Kioskplaats 3

**100% extra te Wilrijk**  
2x etalage op de hoek  
Bist / Heistraat

03 777 21 21  
[info@100-100.be](mailto:info@100-100.be)  
[www.100-100.be](http://www.100-100.be)

**100% Martine & Danny ...helpen u 100% met al uw vastgoedplannen**

# Medisch attest 75-plussers



Om de verzekering die in het VVW-lidmaatschap begrepen is actief te houden, dienen leden van 75 jaar en ouder jaarlijks een medisch attest te bezorgen aan het algemeen secretariaat.

De fiche die door de huisarts dient ingevuld te worden, is te bekomen bij het clubbestuur, of te vinden op <http://vvw.be/> → onze-clubservice → medische fiche, of op volgende pagina.

De verklaring van goede gezondheid door de huisdokter is voldoende. Een zicht- of gehoortest of ECG zijn helemaal niet vereist.





Beste Watersporter, aangezien dit document zeer belangrijk is voor uw verzekeringsdekking, raden wij u aan het op voorhand zelf nauwkeurig in te vullen zodat de geneesheer het enkel hoeft te lezen, af te stempelen en te handtekenen. Denk eraan ook uw VVW-lidnummer in te vullen.

### MEDISCH GETUIGSCHRIFT (verplicht v.a. 75 jaar)

VVW-club: \_\_\_\_\_

VVW-lidnummer: \_\_\_\_\_

Adres lid: \_\_\_\_\_

Ondergetekende geneesheer: \_\_\_\_\_

bevestigt dat (naam + voornaam lid): \_\_\_\_\_

met geboortedatum: \_\_\_\_\_

- lichamelijk geschikt is om (\*)
- ZWEMMEN
  - JETSPORT
  - KANO / KAJAK
  - MOTORBOOTVAREN
  - WATERSKI
  - ZEEZEILEN

te beoefenen.

(\*) *aanduiden wat van toepassing is*

Opgemaakt op \_\_\_\_\_

Stempel geneesheer

Handtekening geneesheer

# Scheldebrug



Het lijkt misschien wel een soap, maar als mogelijk dubbele gebruiker (over en onder de brug) blijven we de voortgang van de Scheldebrug toch volgen.

In september (2024) heeft stad Antwerpen de gunningsfase voor de Scheldebrug gestart.

De opdracht omvat naast de bouw van de nieuwe Scheldebrug ook de stabilisatie en herinrichting van de Scheldekaaien en de verhoging van de waterkering in het kader van het Sigmaplan op rechteroever

ter hoogte van de brug. Zo wordt de samenhang tussen beide projecten geoptimaliseerd.

Ook het onderhoud van de brug voor een periode van 25 jaar maakt deel uit van de opdracht. Zo worden de ontwerpers en bouwers van de brug gestimuleerd om een zo performant en betrouwbaar mogelijke brug te ontwerpen, in het belang van de fietsers en de scheepvaart op de Schelde.

De huidige fase loopt tot september 2025, dan moeten de eerste offertes ingediend worden. De verdere procedure voorziet in vragen om verduidelijking van en tussentijdse toelichting aan de kandidaat-opdrachtnemers, waarna tegen september 2026 een definitieve offerte verwacht wordt. Volgens deze indicatieve timing zou de gunning rond zijn in februari 2027.

Ondertussen hoor ik veel gesakker over de beschikbaarheid van de voetgangerstunnel, zodat de fietsers misschien nog blij gaan zijn dat ze een alternatief hebben om over te geraken.

We gaan er tevens van uit dat de brug de besparingen van Arizona kan overleven.

Frank

# Sinterklaas 1 december 2024

Zoals alle vorige edities van het Sint-feest is er vooraf een spetterende show van Jan Van Berckelaer, onze circusartiest, en lid van onze club met de zeilboot Gwyngala.

De "Gwyngala" werd in 1976 gebouwd en heeft trouwens deelgenomen aan "Oostende voor Anker" in 2024 .



Het is genieten voor jong en oud , en ieder jaar een andere voorstelling samen met de 17 kindjes die op de mat zitten te genieten in afwachting van .... de kadokes.

De micro doet het dit jaar niet ( misschien een nieuwe vragen voor volgend jaar aan de Sint ! ) maar het fluitje van de jonge circusacteur brengt stilte in de zaal.

Ik heb het altijd een beetje eigenaardig gevonden dat de Sint in een yachtclub niet met de boot komt, maar tegenwoordig komt hij bij ons met de lift naar boven.





De jongste spruit is 4 maand, maar ligt nog te slapen om 15:30 uur, dan maar even wachten Sint, tot ze wakker is.

Zo doet hij, samen met zijn Piet, zijn intrede in het clubhuis. En dat is behoorlijk goed gevuld.

De vele toeschouwers kunnen niet zwijgen ; het is dus goed luisteren naar wat de Sint te zeggen heeft .

Een jongen vindt het vak " Nederlands" op school heel moeilijk en de Sint beaamt dit : *" ja jongen, ik vind het Nederlands ook heel moeilijk"*.

Als afsluiter zijn er 105 pannenkoeken voor jong en oud. Tonny en Lut waren de ganse dag in de weer om deze dag weer smaakvol te laten eindigen.

En dat het smaakt zien we overal rondom ons!

Het is ook onwaarschijnlijk hoe lege verpakkingen voor kinderplezier zorgen. Hier draait kinderfantasie op volle toeren.



Monique

## In Memoriam Paul Warrens

Op het einde van vorig jaar bereikte ons het droeve nieuws van het overlijden van één van onze trouwste leden **Paul Warrens**

- weduwnaar van Mia Verhijen
- Antwerpen, 28 november 1930
- levenspartner van Irène Janssens
- Antwerpen, 17 december 2024

*Namens Yacht Club Hoboken bieden wij aan Irène en de familie van Paul ons oprecht en diep medeleven aan.*



Gezien Paul wel meer dan een gewoon YCH-lid was, willen we hem hier kort even gedenken.

Het is moeilijk om hier te beschrijven wat Paul voor de club betekend heeft.

Uit zijn geboortedatum kunnen we afleiden dat hij 'van voor den oorlog' was. Het grootste deel van zijn beroepsloopbaan situeert zich bij Cockerill. Het is ook langs daar, dat hij bij Cockerill Yacht Club komt.

In de jaren zestig neemt hij daar de bootbehandeling voor zijn rekening. Vanaf 1975 zit hij er ook in het bestuur en dat deed hij dus bijna 50 jaar!

Zoals velen in die tijd bouwt hij ook zijn eigen boot. Wanneer die klaar is zoekt hij een

ligplaats in Wolphaartsdijk, bij den Engelsman. Het zomerliggeld bedraagt er dan 500 frank!

Als elektriker en lasser komt hij bij Cockerill in het onderhoudsteam. Die job is hem op het lijf geschreven, want dat blijft hij ook tijdens zijn pensioen doen, maar dan wel vrijwillig voor de club.

Binnen de club was hij dus vele jaren verantwoordelijk voor het onderhoud. Ik vroeg hem ooit eens wat dat juist betekent? Het antwoord van Paul hierop is zeer kort: alles onderhouden en herstellen wat kapot is.

Elektriciteitsaansluitingen voorzien, voor gesprongen zekeringen zorgen, lekken in de waterleiding herstellen, alle bestellingen voor het onderhoud doen..., maar eigenlijk te veel om op te noemen.

Het doet telkens wat vreemd aan wanneer we de groene werfkeet passeren, waarin Paul gedurende vele jaren 'zijn bureau' had.

We zullen je missen op de plein, maar denken dagelijks aan de dingen die je er eigenhandig realiseerde.

Bedankt Paul!

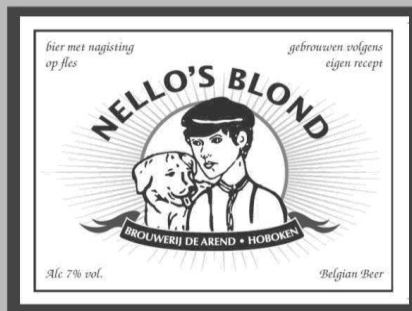
Frank





Brouwerij & Wijnimport  
**De Arend**

Wijn  
Bier  
Frisdrank  
Water  
Koffie  
Waterkoelers:  
Evercool



Brouwerij De Arend  
Steynstraat 272  
2660 Hoboken  
Tel 03 827 29 45  
Fax 03 827 78 77  
E-mail: [info@brouwerij-de-arend.be](mailto:info@brouwerij-de-arend.be)

BEGRAFENISSEN  
ROUWKRANSEN  
ROUWKAMER  
CREMATIES

VH

Van Harneveldt en zoon

Sinds 6 generaties tot uw dienst  
met budgetvriendelijke prijzen

Gespecialiseerd in kunstzijde bloemen

*Confortalei 234 -2100 Deurne*

*Tel. 03-324 45 78*

*www.vanharneveldt.be*

*info@vanharneveldt.be*



FIETSENMAKER  
FIETSENWINKEL

Herstelling van ALLE merken en

verkoop van stadsfietsen · trekkingfietsen · racefietsen  
elektrische fietsen · mountainbikes · kinderfietsen · accessoires · ...



**WWW.XTR-SHOP.BE**

**NIEUW ADRES:**

Kapelstraat 137 · 2660 Hoboken

03 825 89 05 · winkel@xtr-shop.be

## ➤ Wisjewasjes

- Wist je dat de reuzenplaneten Jupiter en Saturnus in ons zonnestelsel fungeren als een soort stofzuigers? Ze verhinderen nl. dat de meeste gevaarlijke meteoren en kometen, binnendringen in de regionen van het zonnestelsel waar ook de Aarde zich ophoudt.
- Wanneer je aan drie verschillende geuren hebt geroken, dan kun je daarna geen nieuwe geuren meer waarnemen.  
Gelukkig is hier wel een oplossing voor, namelijk koffie. Door bijvoorbeeld aan koffiebonen of koffiedik te ruiken, reset je je neus en kan je weer verder gaan met geurtjes testen.
- Een kip genaamd Matilda, haalde het Guinness Book of Records, door 16 jaar te leven zonder ooit een ei te leggen.
- Het klinkt misschien alsof iemand een grap uithaalt met je aardrijkskundeboek, maar Antarctica is officieel de grootste woestijn op aarde.  
Geen zandduinen en kamelen hier, maar eindeloze sneeuw en ijs, alsof de Sahara besloot een winterjas aan te trekken.  
Wat maakt het een woestijn? De neerslag. Of beter gezegd: het gebrek daaraan. Met gemiddeld minder dan 2,5 centimeter per jaar behoort Antarctica tot de droogste plekken op aarde.
- De kortste commerciële vlucht ter wereld gaat van Westray, naar Papa Westray op de Orkney-eilanden.  
De tocht duurt minder dan een minuut en legt een afstand af van nog geen 3 kilometer, ongeveer gelijk aan de lengte van de startbaan op de luchthaven van Edinburgh, 47 seconden aan vliegplezier om precies te zijn.
- Potverkoffie indeed! De westerse mens drinkt dan ook gemiddeld 2,4 kopjes koffie per dag. Geen wonder dat we erbij lopen als opgefokte Duracell-konijntjes. Zelfs deca is nooit helemaal cafeïnevrij.  
In een gewone kop filterkoffie van 125 ml zit 85 milligram cafeïne, in dezelfde hoeveelheid cafeïnevrije koffie zit 3 milligram cafeïne.
- Mollen zitten overal. In de politiek, op zender Vier, maar vooral onder de grond. De ondergrondse wroeter is een taai beestje. Op jaarbasis eet een mol 36 kilo

regenwormen, op een uur tijd kan hij tot 15 kg aarde verplaatsen en hij kan zijn gehooropeningen afsluiten, zodat er geen aarde kan in geraken.

➤ Groeit of krimpt de Mount Everest nu? Een kleine 50 miljoen jaar geleden botste de Indische Plaat in slowmotion op de Euraziatische Plaat. Ten gevolge van die aanvaring kwam het Himalayagebergte als een soort kreukelzone omhoog.

Doordat de aardschollen nog steeds met deze botsing bezig zijn, wordt het gebergte verder opgestuwd. De Mount Everest groeit hierdoor naar schatting ongeveer een halve centimeter per jaar.

➤ We vermoeden dat de oprichter van Amazon, Jeff Bezos, alleen maar cola gebruikt om zijn whisky aan te lengen. Met een uurloon van 3.852.860 euro kan hij zich dat wel permitteren.



## TE KOOP/HUUR

### Verschillende bootsartikelen

Waaronder: verrekijker met ingebouwd kompas ESCHENBACH 7x50, anker met opbergbak, enz... volledige lijst te bekomen en vrijblijvend te bekijken na afspraak, bij

Alf Farasijn

0475 90 92 70 [Alf.farasijn@telenet.be](mailto:Alf.farasijn@telenet.be)

### Aluminium mast + bekabeling EN

### Timray motor TMDI27Di pk

- 4takt - weinig uren mee gedraaid
- indien gewenst meer info

Teugels Marijke

0496/63.02.08

*Prijs overeen te komen.*

## Zeiljacht Leasure 23 kimkieler

buitenboordmotor Honda 6 PK recent  
zelfsturing Raymarine 1000 recent

zeilen goede staat

Prijs : EUR. 7000

Hugo Holemans

E-mail: [hugoholemans@gmail.com](mailto:hugoholemans@gmail.com)



## Ten Broeke Kruiser bouwjaar

1980



L 9.50 m x B 2.85 m x H 2.4 m incl.  
diepgang 0.8 m

Romp 4 mm plaatstaal, opbouw 3 mm  
plaatstaal.

Gesloten stuurhuis, achterkajuit.

Motor Mercedes 180 D/Diesel,  
gereviseerde koppeling.

Dit schip is bestemd voor de liefhebber,  
die het als project wil adopteren en het  
eigen wens wil renoveren en  
herinrichten.

De romp is in nog in zeer goede staat, maar herschilderen gewenst.

Ramen grotendeels verwijderd om rubbers te vernieuwen, maar alle ramen nog  
beschikbaar.

Kiel volledig in orde.

Zwemplatform gerenoveerd.

Roer vernieuwd, boegschroef aanwezig.

Het interieur is zo goed als volledig gestript, enkel nog aanwezig: zithoek en  
keuken/aanrecht (inclusief ijskast) , WC en stuurstand.

Nog beschikbare onderdelen: nieuw gemaakte kussens voor zithoek en vooronder,  
tafel, mast, afdekplaat vooronder, fenders, e.d.

Prijs overeen te komen.

## Robland K260-mono phase 240v- 3 x 2pk-6000t/min



Alle tafels in gietijzer. Alle kogellagers stofdicht en sealed for life.

Eerste en enige particulier eigenaar; Weinig gebruikt, alleen voor afbouw van mijn woonschip en latere onderhoud. 300 kg.

1-Cirkelzaag met zaaghoogte 85mm-kantelbaar 0° naar 45°

2-Frees-Topas 6000t/m -hoogteregeling 140mm

3-Vlakschaaf -125cm lange vlaktafels; br 260mm

4-Van dikteschaaf -regeling van dikte 185mm

5-Langgatboor/ boortafel -- boorhouder tot 16mm

Prijs overeen te komen.

Verkoper: Stuyck Frans - Tel: 0475 48 30 89

Email: framaperseus@gmail .com

## Yachting anker te koop



Van 15 kg - half op plooibaar,  
dus makkelijke berging.  
Schacht 80 cm.  
Vlooien 2 x 2 stuks met elk  
spanwijdte van 63 cm.  
Gegalvaniseerd in zeer goede  
staat.

Werd door ons gebruikt op wereldreis bij een bermudian verankering  
als een 2de anker naar koraal koppen of tussen stenen  
of aan land geplaatst.

Prijs overeen te komen. Tel 0475 48 30 89

Email: [framaperseus@gmail.com](mailto:framaperseus@gmail.com)

## Te restaureren zeilsloep "De Jutter"

Lengte : 9,38 m

Breedte : 3 m

Diepgang : 1,35 m

7 ton waterverplaatsing.

In 1979 gebouwd aan de Oostzee als sloep.

In 1982 opgebouwd met kajuit en masten tot zeilsloep in Friesland.

Bovenbouw in iroko.

Overnaadse romp bekleed met polyester.

Dieselmotor Mercedes 35 pk.

Bordeaux zeilen : groot, fok, kluiver, gaffeltop, bezaan, halfwinder (wit).

Prijs te bespreken.

Marc Swinnen 0486 51 33 46

[marcswinnen@live.be](mailto:marcswinnen@live.be)



Te koop:

- zwemvesten: €30 euro/ stuk
- 6 fenders 50cm lengte, 15cm diameter. Met stevige ogen en bijhorende touwen. € 30 voor de zes
- Danforth anker 5 kg voor bijbootje: €15



GSM: 0475/771 670