

Inhoud

Adreswijziging of e-mail wijziging?.....	1
Van de bestuurstafl.....	4
Blinde tonnen.....	6
IJmuider Zee- en Havenmuseum	11
Nieuwe leden.....	14
Na een zomer zonder festiviteiten.....	16
Nieuwe leden.....	17
Duurzaamheid: varen en vuil water.....	18
Nieuwe leden.....	21
Sleepboten en opduwers uitgelicht.....	24
Verkeerstekens op het water.....	29
Nieuwe leden.....	33
Brief Vianen.....	34
FVEN nieuws.....	36
Bestellen VDMS vlaggen	36

ADRESWIJZIGING OF E-MAIL WIJZIGING?

Verhuist u? of verandert u van uw telefoon- of internet leverancier? Schuift u wel eens van KPN naar ZIGGO naar VODAFONE of maakt u een GMAIL account?

Denk er dan ook aan deze wijziging door te geven aan onze ledenadministratie (ledenadministratie@motorsleepboot.nl). Hierdoor blijft u digitaal bereikbaar. U krijgt dan regelmatig de nieuwsflitsberichten die niet kunnen wachten tot een volgende uitgave van De Beting.

Bent u niet digitaal bereikbaar maar wilt u wel de Nieuwsflits ontvangen? Geef dat dan door via de secretaris (adresgegevens zie De Beting).

Mis het niet: het laatste nieuws over Varend Erfgoed



Wekelijks kan je al het nieuws voor het Varend Erfgoed ontvangen via de mail. De 'Scheepspost' gaat over schepen, mensen, regelgeving, havens, bedreigingen, kansen, evenementen en nog veel meer betreffende het Varend Erfgoed. En op de website www.scheepspost.info vind je naast het laatste nieuws ook een uitgebreid evenementen overzicht.

De 'Scheepspost' is een uitgave van Wouter van Dusseldorp, in samenwerking met de FVEN. Wouter is eigenaar van de stevenaak 'Egberdina' uit 1882. Deze nieuwsbrief is gratis, maar een vrijwillige bijdrage van € 15,- wordt op prijs gesteld.

Aanmelden: www.scheepspost.info
of mail aan: wouter@scheepspost.info



Voorplaat: Mslb. Siem, foto: P Budding.
Achterplaat: MWM, foto: Redactie.

Voorzitter:

Chris Nieuwpoort - Mslb. Morgenster
Lindenlaan 8 - 3442 GG Woerden
☎ 06-40355078
✉ voorzitter@motorsleepboot.nl

Secretaris:

Albin Glaser - Mslb Geertruida
Broekerhavenweg 238 - 1611CK Bovenkarspel
☎ 06-22835539
✉ secretaris@motorsleepboot.nl

Penningmeester:

Piet van Zaal - Mslb. Harmonie Sr.
Vrouwgeestweg 6 - 2481KN Woubrugge
☎ 06-53283283
✉ penningmeester@motorsleepboot.nl

Algemeen bestuurslid:

Freddie Hagen - Mslb.Ottawa
Blekersweg 9 - 8162RK Epe
☎ 06-23365085

Ledenadministratie:

Ronald v.d.Boogaard - Sleep-duwvlet Geertje II
Willem Dreespark 322 2531 SX Den Haag
☎ 06-54271094
✉ ledenadministratie@motorsleepboot.nl

Redactie en Lay-out De Beting:

Anton en Carina Schoo - Mslb. Dolfijn
Delving 56 - 1921VG Akersloot
☎ 06-81508128
✉ a.schoo@ziggo.nl

Reizende reporter voor de Beting

G.H. Herrebrugh – Opd. Opsteker
Achter de Kerken 139 – 1391 LE Abcoude
☎ 06-38519211
✉ herrebrugh.gh@zonnet.nl

Kennisbank/bibliotheek:

Brigitte Zwarts - Opd. Ouwe Vos
Achterbos 28R3 - 3645 CD Vinkeveen
☎ 06-54946002
✉ zwartswatersportservice@gmail.com

Contactpersoon Register Varend Erfgoed Nederland:

Jan Verhoef - Mslb. Ger-Ant
Pr Christinalaan 12 - 3981BD Bunnik
☎ 06-10883599
✉ register@motorsleepboot.nl

Internet webmaster:

Matthijs Wink - Mslb. Atalanta
Ravelijnspad 1 - 1398VA Muiden
☎ 029-4263765 na 19:00 uur
✉ webmaster@motorsleepboot.nl

Behoudszaken:

Kees Weststrate - Mslb. de Wilhelmina
☎ 06-53369892
✉ kweststrate@hotmail.com

Afgevaardigde FVEN:

Kees Weststrate - Mslb. de Wilhelmina
☎ 06-53369892
✉ fven@motorsleepboot.nl

Public relations / Evenementen:

-Saskia Laugs
-Jeroen Engel & Samantha Methorst
Chrysantenstraat 36, 2431XL Noorden
☎ 06-45436358
✉ pr@motorsleepboot.nl
✉ evenementen@motorsleepboot.nl

Privacypersoon AVG

Herriette Nieuwpoort

De Vereniging De MotorSleepboot en de redactie aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor de juistheid van de in de artikelen voorkomende gegevens. Het gebruik maken van gegevens uit de artikelen geschiedt voor eigen risico. Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie.

Contributie voor leden van Vereniging De MotorSleepboot € 45,50 per jaar inclusief het clubblad.

Kamer van Koophandel te Hilversum nr. V 40.517700

De Motorsleepboot - Driehuis

Bank: ING rek. nr. 5970371 / IBAN NL70INGB0005970371 - BIC INGBNL2A / ISSN: 1388-8846



RiVo Dieselservice
voor Advies- Onderhoud en Reparaties

Tel: 06-23419855

Gespecialiseerd in reparatie en onderhoud van dieselmotoren.

* Bolnes – Deutz – Werkspoor – Stork – M.A.N. etc.

* Repareren krukas en lager schade.

www.rivodieselservice.nl | info@rivodieselservice.nl | Krimpen aan de IJssel



sinds 1919

Kramer scheepsmotoren b.v.
Machinefabriek - ZAANDAM

Kalf 33, telefoon 075 - 6164082
na 20.00 uur 0299 - 674359

Reparatie - Revisie - Verkoop - Inbouw van:

- Scheepsmotoren
- Keerkoppelingen
- Scheepsschroeven

Stevendok
Assenbank 6 x 1,2 mtr

Veel nieuwe en gebruikte schroeven
Repareren en aanpassen van schroeven

In- en Verkoop van
Boten en Sloopschepen
Opruimen pleziervaartuigen
Verhuur: IJsbrekers,
Pontons, Snelboten
Directievaartuigen,
Sleep- & Duwboten

Tel: 06-53413663



SCHEEPVAARTBEDRIJF

KORN. KOEHOORN & ZN

ANNO
1975

*Skippen
en
Hannel*

Motoren Accu's
Keerkoppelingen
Aggregaten

Kiesterzijl 18 Franeker

SCHEEPSWERF "NIEKO"

Restauratie Traditionele Schepen

Opbouw, Afbouw, Inbouw en Ombouw
Motoren, keerkoppelingen, schroef- en
stuurinrichtingen, beslag en toebehoren
Installaties: elektrisch, schoon- en vuilwater

Oostelijke Industrieweg 25, 8801 JW Franeker
tel. 0517 - 39 27 26 * fax. 0517 - 38 24 54
internet. www.nieko.nl * e-mail. info@nieko.nl



VAN DE BESTUURSTAFEL



Dit is alweer de laatste Beting van het, voor onze vereniging, veel te rustig verlopen jaar 2020.

Ik hoop dat de corona ziekteverschijnselen aan u voorbij zijn gegaan en dat er toch nog genoten is aan het varen met en het onderhouden van uw varend erfgoed.

In mijn vorig stukje “ van de bestuurstafel “ in maart moest ik mededelen dat de NSD Zwartsluis 2020 definitief niet doorgingen.

Nu moet ik de mededeling doen dat NSD Vianen 2021 helaas ook definitief gecancelld zijn.

Wij, als bestuur, waren hiervan al enige tijd geleden, in vertrouwen, op de hoogte van gebracht. Maar de organisatiecommissie van Vianen moest het één en ander nog uitwerken. Waarom de commissie tot dit besluit is gekomen is o.a. dat zij vanuit veiligheidsregio de mededeling kregen dat zij niet eerder dan veertien dagen voor het evenement te horen zouden krijgen of er een definitieve goedkeuring zou komen. En ook goede definitieve afspraken met de bouwondernemer, op het sluseiland, werden door hem steeds vooruit geschoven.

Het is te begrijpen dat in deze moeilijke tijden ook de sponsors niet staan te springen om ruim bij te dragen aan het evenement. U moet begrijpen dat met het organiseren van de NSD in Vianen toch tussen de 80.000,- en 100.000,- euro gemoeid zijn!

Wij, als bestuur zijn aan het bedenken hoe wij, als VDMS, toch bij elkaar kunnen komen met Hemelvaartsdag 2021, mits de corona beperkingen enigszins zijn afgeschaald. Uitgaande dat wij geen grote drommen bezoekers op de kade mogen ontvangen, denken wij aan pontons met spudpalen op het IJsselmeer of Markermeer. Op die manier zijn wij alleen met onze club en zouden eventuele kijkers alleen rond onze meeting kunnen varen, maar absoluut niet aanmeren.

Dit plan moet nog helemaal uitgewerkt worden, dus niets is nog zeker, maar als bestuur willen wij 2021 niet weer “evenementloos “ laten verlopen. Mocht dit groot-schalige gebeuren niet gaan lukken, denken wij aan regiomeetings met o.a. financiële ondersteuning vanuit de vereniging.

De kadervergadering, die elk jaar in november gehouden wordt, kan ook geen door-gang vinden vanwege de corona beperkingen. Als bestuur willen wij nu de afvaardigingen van de diverse commissies in plukjes uitnodigen bij onze AB vergaderingen.

En zoals het er nu naar uitziet, zal onze algemene ledenvergadering in Zeist in februari ook geen doorgang kunnen vinden. Wij zijn aan het uitpluizen hoe wij dit digitaal “ in het vat “ gaan gieten.

Ook voor onze leden die ieder jaar de Goedheiligman vervoeren, zal het waarschijnlijk een verloren jaar zijn. Jammer ook voor al die enthousiaste kinderen die dit zullen moeten missen.

Ik schreef in mijn vorige bestuursstukje, dat ik mij niet meer herkiesbaar zou stellen, dit vanwege mijn leeftijd. Wij hebben een opvolger gevonden in de persoon van Anton van Megen, die mijn taak gaat overnemen. Mocht u zich toch geroepen voelen om het penningmeesterschap van de vereniging op u te nemen, schroom niet en meldt u bij de secretaris.

Tevens schreef ik over een medewerkersdag ergens in oktober dit jaar, maar u begrijpt dat wij dit ook op een laag pitje hebben moeten zetten vanwege de beperkende maatregelen.

Freddie schreef in zijn stukje in De Beting van mei, dat de plaquettes van Zwartsluis 2020, alsnog aan u uitgereikt zouden worden. Echter hij wist niet (mijn fout!) dat deze, half afgewerkt in China waren gebleven, omdat ze afbesteld waren. Dus die uitreiking gaat niet door.

Als penningmeester vraag ik aan een ieder die nog een declaratie in te dienen heeft, dit te doen voor het einde van dit lopende boekjaar.

Tot slot kan ik toch positief afsluiten met de mededeling, dat wij ondanks dit “ veel te stille “ jaar, als vereniging nog behoorlijk gegroeid zijn. Meer dan 30 nieuwe leden en begunstigers, weinig opzeggingen en daarvan de meeste door een natuurlijk verloop.

Rest mij, mede namens het bestuur, u allen fijne feestdagen te wensen en een gezond 2021!

Piet van Zaal, Penningmeester.

Mslb. Harmonie Sr.

BLINDE TONNEN

Tegen middernacht tilt het water van de Waddenzee ons zover op dat we weer loskomen. Het is donker. Links naast de boot het Rif, aan de andere kant de Engelsmanplaat. Aan de zuidoostpunt van het Rif ligt een groene lichtboei. Schuin daarnaast een ankerligger. Wat meer naar het zuiden ook een ankerligger. Toen het nog licht was en het water nog ver weg kon ik zien hoe ik zou moeten varen. Als het water weer terug was. Een geultje in de modder. Het water zou in de nacht niet zo hoog komen als overdag. Als we op tijd loskomen dan zouden we Schier moeten kunnen halen voor het water weer weg is.



Ik loop naar voren en trek het anker naar de boot, haal het omhoog en knoop het aan de voorbolder vast, gereed om weer te laten vallen. Als ik achteruit draai en wat gas geef komt de boot in beweging. Zij glijdt door de modder. Ik kan niet langer wachten, anders haal ik het haventje van Schiermonnikoog niet met dit tij. Met het roer naar stuurboord en de schroef flink vooruit draait Titaantje door de modder naar rechts, naar waar het dieper zou moeten zijn. Voor mij, een paar honderd meter verder, het groene licht van de WG15 en de hoge lichten, boven op de mast, van de ankerliggers. Langzaam schuiven we door de modder in de goede richting. Gelukkig heb ik kimkoeling.

Mijn bemanning slaapt. Mijn vrouw in het roefje net voor het stuurhutje – als ik naar rechts buk kan ik haar zien als ik wil. De opstappers voor dit weekeinde (twee dochters en de vriend van een van hen) in een tentje op het dak van de stuurhut (twee) en één onder het achterdek vlak bij de motor. Zij zijn vanochtend met de auto van Gouda naar Lauwersoog gekomen en blijven tot morgenavond. Strak schema dus. Opgepikt in Lauwersoog. Vanmiddag drooggevalen net onder het Rif, boven de Engelsmanplaat. Het Rif te voet verkend nadat de vogels die daar tijdens hoog water verblijven vertrokken waren om te foerageren op het drooggevalen wad. Tropische temperaturen op een schier oneindig woestijnlandschap, waar de wind prachtige vormen in heeft gesleten. Sporen van vogels. Een jonge zeehond. Zijn doffe, dode ogen gericht op de zee, waar zijn moeder vandaan zou moeten komen om hem te

voeden. En misschien niet meer kwam. De wind, de zee, het zand en het wad. De ruimte. Terwijl de tropische zon naar het westen zakt eten we op het achterdek. De wind gaat liggen. De westelijke hemel kleurt roze, rood, purper en violet tot de zon verdwenen is en de sterren verschijnen.

In de verte, recht vooruit, het licht van de vuurtoren van Schier. Schittering op het water. De ankerliggers. De groene lichtboei. Rechts nog twee ankerliggers. Toen het licht was wist ik precies waar het geultje liep waardoor ik weg zou kunnen komen, nog voor het water op zijn hoogst was. Nu weet ik het niet meer zo zeker. Moest ik nu boven of onder die tweede ankerligger langs? We lopen weer vast. Achteruit. Opnieuw proberen. Nu wat meer naar links. Weer vast. Achteruit. Opnieuw proberen. Wegkomen voor het water weer valt. Het komt niet zo hoog in de nacht. Veel minder hoog dan overdag. Ik wil met de kinderen morgen in Schiermonnikoog aan land. De enige mogelijkheid is nu varen, door de nacht over het duistere, verlaten wad.



Het groene licht en de linkse ankerligger schuiven aan bakboord naar achter. De dieptemeter begint diepte aan te geven als we het brede en diepe Westgat indraaien, richting de Zoutkamperlaag. Rechts de Engelsmanplaat, begrensd door groene lichtboeien. Achter mij geen lichten die op overige scheepvaart zouden kunnen duiden. Voor mij ook niet. Goed op weg, schipper. Ik heb de waterkaart op mijn telefoon. Het scherm zo donker mogelijk. De dashbordverlichting uit. De vloedstroom duwt ons vooruit. Langs mij schuift de WG 17, dan de Z1. Bij de Z5 de brede Zoutkamperlaag oversteken naar het Gat van Schiermonnikoog. Geen scheepvaart te zien. Goed opletten. Oversteken. Mijn bemanning slaapt. Zij hebben volledig vertrouwen in mij. Niet beschamen, dat vertrouwen.

De toerenteller geeft 1500 toeren aan. Zacht, regelmatig, vertrouwenwekkend motorgeluid. Vorig jaar ingebouwd, samen met Pieter, een tweedehands Mitsubishi S4S van markplaats, in plaats van de star opgestelde Lister HW4. Meer dan veertig jaar oude PRM 140 keerkoppeling er achter. Draait als nieuw. Ook markplaats. Geen gedreun en getril meer. Niet meer elke dag olie bijvullen en geen rookgordijnen. Fijn.

De boeien in het Gat van Schiermonnikoog zijn op een paar na niet verlicht. De stroom staat schuin op de geul. Op mijn telefoon kan ik precies zien hoe ik de drift door de stroom moet corrigeren. Daar is de GVS1 al. Ik zie de twee meter hoge boei pas als hij een meter over vijf voor de boeg opdoemt. Precies op de plek waar hij volgens mijn telefoon moet liggen. Geruststellend. Titaantje heeft geen radar. Op naar de volgende boei. Overal op het donkere wad groene en rode knipperlichten. Afstand moeilijk in te schatten. Nog een kilometer of vijf tot het geultje naar de haven van Schier. Scherp door het open raampje van de stuurhut naar buiten kijken. Achterom kijken. Geen oplopers. Niets. Alleen op de wereld. Voor, boven en achter mij wordt geslapen. Opletten. Uitkijken voor de blinde tonnen. Niet tegenaan varen. Daar komt er weer een. Beetje naar stuurboord om hem mis te varen. Op naar de volgende. Ik denk aan de tijd, lang geleden, dat ik als stuurmanneltje op de sleepboot van Auke Rijpkema voer. Baggerbakken duwen. Af en toe met een baggermolen van Leeuwarden naar Rotterdam of zo. Toen voeren we ook altijd in het donker in mijn herinnering. Met de radio aan, zo'n groene Sailor op Hilversum 3. 'Mississippi' van de band Mississippi. Die tijd. De oudheid. Toen was Auke de baas, met zijn stem als een brulboei en zijn ruige zwarte baard. Nu ben ik de baas over deze boot. De bemanning vertrouwt op mij, zoals ik toen op hem. Vertrouwen.



We komen in de buurt van een verlichte ton. Dat moet de rode GS2 zijn, met vlak daarachter de GS2A. Daarna moet er eerst nog een groene lichtboei komen, dan een rode en een paar blinde tonnen verder moet de scheidingston komen voor de Reegeul, het geultje dat naar het haventje van Schiermonnikoog leidt. Iedereen slaapt. Het motortje draait rustig zijn 1500 toeren. Af en toe doe ik even de dashboardverlichting aan. Oliedruk goed. Temperatuur goed. Brandstof voldoende. Laadstroom ok. Prima. Verder door het donker. Zou de veerboot 's nachts varen? Die snelle? Geen lichten van andere schepen te zien. Daar is de Reegeul al. Bij de scheidingston minder ik toeren. De vaart er uit. Kijken hoe we dit gaan aanpakken. Ik maak mijn vrouw Eva voorzichtig wakker. Slaperig verschijnt zij in het stuurhutje. Iemand moet voorop met de lamp gaan schijnen om de tonnen te vinden die de ligging van het smalle, bochtige geultje naar de haven van Schier verraden. Ze wil niet, mijn Eva. Ze gaat niet in haar nachtpon op de donkere voorplecht staan. Bekijk

het maar. Tja. De zaklamp uit het raampje van de stuurhut geeft goed zicht op het voordek en het mastje maar de omgeving verdwijnt geheel. Geen optie. Op mijn telefoon zijn de boeien goed zichtbaar. Ik waag het er op.



We moeten bij Schier komen. Het is nog ongeveer een kilometer. Het geultje zal een meter of tien breed zijn. Vlak langs de tonnen varen. Het is nu hoogwater. Zo dadelijk gaat het weer zakken. Ik kijk op mijn telefoon. Zolang we een beetje vaart hebben kan ik goed de richting zien waarin we varen. Het geultje moet eerst naar links, dan naar rechts en dan weer naar links kronkelen. Volgens mijn telefoon. Alleen maar blinde tonnen en een paar stokken hier en daar. We varen door het geultje. Het is half twee in de nacht. Ik kijk op mijn telefoon. Eva speurt naar de tonnen. Daar is er al één, op 11 uur een meter of 10 verder. Ik stuur er vlak langs. We lopen vast. Zou het water nog stijgen? Of valt het al weer? Ik sla hard achteruit en we glijden weer door de modder. Speuren naar de volgende ton. Op mijn telefoon kan ik nu de richting niet zien zonder snelheid. Op de tast verder, een beetje meer naar rechts. We gaan vooruit en ik zie de richting weer op mijn telefoon. Daar komt weer een ton. Weer één verder. Het gaat nu goed. We gaan het halen. Ik kijk op mijn telefoon, Eva kijkt naar buiten. Speuren naar tonnen.

Inmiddels is mijn dochter die onder het achterdek bij de motor lag ook wakker geworden. Nog een paar ogen er bij. Na drie boeien lopen we weer vast. Nu behoorlijk. Ik moet hard achteruit draaien. Dan een raar geluid. Het stuurwiel beweegt, schokt. Shit. Iets in de schroef? Ineens denk ik aan de rubberboot, die ik een dag eerder had opgeblazen en achter de boot geknoopt. Niet meer aan gedacht. Als ik naar achteren loop zie ik de rubberboot los drijven. Zonder vanglijn. Ogen losgescheurd. Met de lange vaarhaak kan ik er bij. Touwtje er aan en weer vast. De lange vanglijn zit in de schroef. Duidelijk. Trekken helpt niet. Ik snijd de lijn af. We moeten verder. Schiermonnikoog halen met dit tij. Loskomen voor het water weer valt. Ik draai hard achteruit. Het stuurwiel en de stuurkettingen rammelen. Er moet iets tegen het roer slaan. Nu niet kinderachtig doen. De boel daar achter, onder water, kan wel wat hebben. Toch stom, schipper. Je eigen lijn in de schroef. Het ging allemaal zo mooi. Die tocht over het donkere wad. Nu is alles verpest door die stomiteit. Weliswaar

geen schade van enige omvang, maar het leuke is er even af. Gelukkig kunnen we verder, met rammel en al. Een kwartier later lopen we definitief vast voor de haven van Schier. Ik laat het anker vallen. We zijn er. Mission completed. Met een nare bijmaak van eigen stommiteit.



De volgende ochtend word ik om een uur of zes wakker. Het is licht maar de zon moet nog boven het wad opkomen. We liggen hoog en droog. Ik pak een mes en klim uit de boot op het wad. In de schroef zit een kluwen touw met aan de achterkant een uitsteeksel van in elkaar gedraaid touw met daaraan de ringen van de rubberboot. Dit moet tegen het roer geslagen hebben. Ik kan het touw er zonder snijden uitkrijgen. Op mijn knieën op het wad. De sporen van de stommiteit zijn uitgewist voordat de zon opkomt. Voelt beter. Nu theezetten en genieten. Kijken hoe Schiermonnikoog wakker wordt. In de ochtendzon. Terwijl de bemanning slaapt. Een groepje lepelaars verderop, langs de bijna drooggevallen geul, foeragerend met hun lepelsnavels in het water. Een zilvermeeuw op het dukdalf bij de haven. Oppassen voor je boterham. Brutale donders. Ik hoor de rits van het tentje op het dak opengaan. Het wordt weer een prachtige dag.

Werner Trooster



IJMUIDER ZEE- EN HAVENMUSEUM EEN ECHT MARITIEM MUSEUM

Het IJmuider Zee- en Havenmuseum toont de geschiedenis en ontwikkeling van het Noordzeekanaal en IJmuiden, visserij en maritieme activiteiten zoals sleepvaart, reddings- en Loodswezen en industrie in en rondom IJmuiden. Wist U dat het IJmuider Zee- en Havenmuseum ooit een Visserijschool was?

Toen op 26 maart 1994 de deuren van het IJmuider Zee- en Havenmuseum 'de Visserijschool' geopend werden voor het publiek werd een gedenkwaardige daaraan voorafgaande periode afgesloten. Wat ging vooraf?



Na het ontstaan van IJmuiden speelde de visserij en alles wat daar mee samenhangt een steeds grotere rol. Daarmee ontstond ook een toenemende behoefte aan visserij- onderwijs. Uiteindelijk werd op 4 oktober 1905 de 'Vereeniging Visscherijschool te IJmuiden' opgericht. Het pand aan de Havenkade werd gebouwd en op 3 september 1916 geopend als Gemeentelijke Visserijschool (zie foto rechtsboven). Tot ver in de voorbije eeuw heeft de school elk jaar leerlingen afgeleverd maar uiteindelijk werd ook het maritieme onderwijs op grotere leest geschoeid. Het pand, in de volksmond gewoon 'de Visserijschool' genoemd, kwam leeg te staan en stond op de nominatie te worden gesloopt.

In 1989 werd een stichting opgericht die het gebouw wilde behouden en behoeden voor sloop en in te richten als Zee- en Havenmuseum. Dat dit idee brede steun had onder de IJmuidense bevolking blijkt onder meer uit het feit dat zo'n 70 vrijwilligers de restauratie ter hand namen. Dit resulteerde in de opening van het museum op 26 maart 1994.

Het museum geeft een beeld van de historie van IJmuiden die begint bij het graven van het Noordzeekanaal rond 1870, de bouw van de pieren en de sluizen. Er zijn speciale expositiezalen over visserij, sleepvaart en offshore activiteiten. Leuk en informatief voor oud en jong (met speurtocht). Het museum wordt nog steeds onderhouden en gerund door vrijwilligers die belangeloos hun bijdrage leveren. Ook wordt het museum gesteund door sponsors en donateurs. Nieuwe donateurs zijn

dan ook van harte welkom voor een minimum bedrag van € 12,- waarvoor u jaarlijks 2 vrijkaartjes krijgt. Als u dit doet helpt u mee dit mooie museum te behouden.

Vaste collectie

In het drie verdiepingen tellende gebouw is in 12 zalen de vaste collectie opgesteld. Daarnaast is er een radar-/uitzichttoren, een buitenmuseum en een uitgebreide bibliotheek. De vaste collectie bestaat uit vele modellen, schilderijen, foto's, instrumenten en andere objecten. In deze zalen komen de thema's aanleg en ontwikkeling Noordzeekanaal, ontstaan en ontwikkeling van IJmuiden, visserij, Loodswezen, KNRM, sleepvaart, scheepsmotoren, Amsterdamse rederijen, industrie in Velsen, Scheveningen Radio en telegrafie aan bod. In de radartoren kunt u niet alleen de werking van een radar en A.I.S. zien, maar heeft u ook een prachtig uitzicht over de havens en IJmuiden. Bij helder weer kunt u zelfs de windmolenparken en schepen op de Noordzee en in het ankergebied zien. In het buitenmuseum 'Havenkant' liggen verschillende reddingsboten en een kotter, de UK27, waarin iedereen aan het roer kan staan. Daarnaast is er een opstelling van een smederij en kuiperij en zijn er veel objecten uit de visserij opgesteld. De museumbibliotheek is rijk gedocumenteerd op maritiem gebied. Naast een grote collectie boeken en foto's over onder meer visserij, Noordzeekanaal, IJmuiden en sleepvaart, beschikt de bibliotheek over complete jaargangen van vele maritieme tijdschriften. Verdere informatie over de bibliotheek vindt u hier.

Motorenhal

In de motorenhal zijn diverse oude motoren van o.a. Brons, Kromhout, Industrie en Bolnes opgesteld. De meeste zijn oude scheepsmotoren, maar er staan ook motoren die voorheen in een gemaal dienst deden. Elke laatste zaterdagmiddag van de maand is het motorendraaidag. Dit betekent dat (meestal) 8 oude motoren heel de middag draaiende te zien, te horen en te ruiken zijn. De motoren worden (tijdelijk) zonder publiek gestart.



Bibliotheek

De museumbibliotheek is rijk gedocumenteerd op maritiem gebied. Naast een grote collectie boeken en foto's over onder meer visserij, Noordzeekanaal, IJmuiden en sleepvaart, beschikt de bibliotheek over complete jaargangen van vele maritieme tijdschriften. De bibliotheek is op dinsdag en donderdag van 9.30 tot 12.00 en van 13.30 tot 16.00 uur geopend. Wij vragen aan bezoekers een vrijwillige bijdrage voor de instandhouding van de bibliotheek. In de bibliotheek worden geen boeken

uitgeleend. Wel zoeken wij graag gegevens voor u op of helpen u bij uw eigen zoektocht. Ook hiervoor geldt dat u zelf mag bepalen wat onze dienst u waard is. Tegen betaling maken wij kopieën of drukken foto's af. Ook nemen wij graag donaties van boeken over de thema's van het museum in ontvangst. Dubbele boeken bieden wij in de hal van het museum voor zeer bescheiden prijzen te koop aan, U kunt tijdens openingstijden van het museum deze boeken bekijken en afrekenen bij de receptie. De bibliotheek is (tijdelijk) gesloten, de boekenkast met tweede kans boeken is geopend tijdens de openingsuren van het museum.



Openingstijden:

Woensdag-, zaterdag- en zondagmiddag van 13.00 tot 17.00 uur.

Extra open:

In de schoolvakanties en de maanden juli en augustus alle middagen behalve maandag, van 13.00 uur tot 17.00 uur.

Ook extra open op 2e paasdag en 2e pinksterdag van 13.00 uur tot 17.00 uur.

Gesloten:

Op 1e paasdag, 1e pinksterdag, beide kerstdagen, nieuwjaarsdag en Koningsdag.

Toegangsprijzen:

Volwassenen € 7,-, jongeren t/m 18 jaar € 3,50, vanaf 65 jaar € 5,-. Houders van de Museumkaart hebben gratis toegang. De Museumkaart kan in het museum worden aangeschaft of via deze link. Prijs voor een kaart voor volwassenen € 64,90 en voor jongeren € 32,45.

Groepen:

Op afspraak zijn er voor scholen en groepen speciale tarieven, arrangementen en rondleidingen mogelijk. Ook buiten de normale openingstijden. Buiten de openingstijden is een (betaalde) rondleider noodzakelijk. Bel met het museumkantoor (0255-538007) op maandag, dinsdag en donderdag van 9.30 uur – 14.00 uur.

Artikel: Redactie
Bron: Website museum

Naam: Hendrik
Type: Opduwer
Bouwjaar: 1927
Eigenaar: S. Schouwstra
Thuishaven: Wijk bij Duurstede
Lengte (in meters): 6.00 m
Breedte (in meters): 2.06 m
Diepgang (in meters): 0.95 m
Kruiphoogte (in meters): 0.90 m
Naam werf: De Hoop Gebr Tijssen
Plaats werf: Leiden
Land werf: Nederland

Motor merk: Samofa
Motor type: 2 X 108
Motor bouwjaar: 1954
Motor PK: 30
Motor aantal cilinders: 2
Keerkoppeling merk: Rijsdijk
Keerkoppeling type: OK 3A 590-36
Keerkoppeling bouwjaar: 1954
Keerkoppeling overbrenging: 1:1
Schroef aantal bladen: 3
Schroef diameter (in mm): 431
Schroef materiaal: Brons
RVEN registratienummer: 2570

Historie:

De vorige eigenaar was H. d. Jonge uit Alphen a/d Rijn met de boot naam Thor





NA EEN ZOMER ZONDER FESTIVITEITEN

Na een zomer zonder festiviteiten, geen koningsdag in Katwijk, geen sleepbootdagen in Zwartsluis, geen Sail Amsterdam en andere evenementen, kwam er toch een bericht uit Katwijk van de Oranjevereniging, een uitgesteld evenement op zaterdag 19 September. Een Maritiem en Oldtimerdag.

Wij gelijk in de startblokken en natuurlijk de Industrie van stal op een ponton van Jan Bakker uit Warmond geplaatst en met de SPES erachter gekoppeld, richting Katwijk. Vrijdag 18 September een vervroegde persconferentie van premier Rutte i.v.m. de corona. We hielden met ons allen ons hart vast of het wel of niet door kon gaan, en jawel, onder de voorwaarde van alle RIVM regels kon het doorgaan.



De hele kade werd afgezet op de 1.5 meter regels en 1 loopruchting afgekrijt. Het weer liet zich van zijn beste kant zien met een heerlijk zonnetje. Het werd een mooi evenement zonder shanty koren en zonder fanfare, maar met 45 boten en schepen, 90 kramen, oude ambachten en een braderie, 27 Oldtimer trucks en 5 deelnemers met oude motoren, bij elkaar 450 meter kade bezet.

Er waren heel wat Kattetekers op leeftijd die bij onze Industrie hebben staan smullen, vele kotters voeren vroeger met een Industrie en ze hadden allemaal hun eigen verhaal. Het was een erg gezellige dag met veel vis. Iedereen hield zich aan de regels en je kon merken dat de mensen blij waren dat er weer eens wat te doen was. Na afloop heeft Tom Bakker nog 10 kilo vis gebakken op het achterdek, en het werd nog laat die avond.

De familie v.d.Bent heeft heel veel werk verzet om van dit evenement een klein feestje te maken, BEDANKT. Arina, Jan en Martijn v.d.Bent voor alle organisatie.

Wim en Tini de Waardt

Naam: Siem	Plaats werf: Rijswijk
Type: Sleepboot	Land werf: Nederland
Bouwjaar: 1913	Motor merk: Stork
Eigenaar: P. Budding	Motor type: R 155
Thuishaven: Alkmaar	Motor bouwjaar: 1962
Lengte (in meters): 13.15 m	Motor PK: 142
Breedte (in meters): 3.55 m	Motor aantal cilinders: 5
Diepgang (in meters): 1.50 m	Keerkoppeling merk: Hall & Scott
Kruiphoogte (in meters): 3.40 m	Keerkoppeling type: Mechanisch
Eur scheepsnummer (ENI): 02305272	Schroef aantal bladen: 3
Brandmerk: 5272 B ROTT 1932	Schroef diameter (in mm): 1000

Historie:

De vorige eigenaren waren M. Ouwersloot en E. d. Jong uit Weidum met de bootnaam Stern. 1913 Pietje Rotterdam. 1932 Hendrika Dordrecht. 1951 Hendrika Zwijndrecht. 1956 Henja Hoogeveen. 1957 Thea Wijmtritradeel 1968 Laga Wijmtritradeel. 1984 Werklust Groningen. 1991 Werklust Zelhem. 1994 Werklust Vegeelingsoord. 2014 Stern Weidum.



DUURZAAMHEID: VAREN EN VUIL WATER

Nederland is een echt watersportland. Watersporters hebben hier veel mogelijkheden om te genieten van de stilte, ruimte en prachtige natuur. Schoon zwem- en vaarwater is daarbij van groot belang. Immers, niemand wil toch zwemmen, varen of pootje baden tussen andermans uitwerpselen...?

Wetgeving

Schepen die nieuw gebouwd worden volgens de Wet Pleziervaartuigen zijn verplicht een voorziening aan boord te hebben om vuilwater (zwart water) op te vangen. Deze verplichting voor nieuwbouw geldt al sinds 2006. De Wet Pleziervaartuigen geldt voor schepen die bedoeld zijn voor sport of vrijetijdsdoeleinden met een lengte van minimaal 2,5 en maximaal 24 meter. Voor andere pleziervaartuigen geldt het lozingsverbod vanaf 1 januari 2009 als ze onder de definitie van de Wet Pleziervaartuigen vallen (dus ook reeds bestaande pleziervaartuigen).

Op grond van artikel 2 van de Wet pleziervaartuigen vallen historische schepen die voor 1950 zijn gebouwd alsmede individuele replica's van zulke schepen, indien zij hoofdzakelijke met de oorspronkelijke materialen zijn gebouwd en als zodanig door de fabrikant zijn aangeduid niet onder het lozingsverbod.

Ziektes door vuil water

Vaarrecreanten lozen nog vaak hun toiletwater in het oppervlaktewater. Zo is een verfrissende duik opeens een stuk minder fris! Niet alleen is de aanblik van drijvende uitwerpselen en toiletpapier natuurlijk niet prettig, het water is dan ook vervuild met verschillende ziekteverwekkende bacteriën. Mensen die in dit water zwemmen lopen daardoor kans op maag-darmstoornissen. Ook aandoeningen aan de luchtwegen en gehoorgangen komen voor. Vooral kinderen zijn een kwetsbare groep, omdat zij relatief veel water binnenkrijgen.

Plaatselijke verontreiniging

Op het totaal van de watervervuiling lijkt het aandeel van watersporters te verwaarlozen. Maar pleziervaart en zwemmen gaan vaak samen. Bij mooi weer trekken we massaal naar dezelfde mooie plekken, waar we veilig willen recreëren in schoon oppervlaktewater. Toiletwaterlozingen kunnen zo plaatselijk voor heel ongezond zwemwater zorgen en voor veel mensen roet in het eten gooien.

Zwemmen in schoon water

In de zomerperiode willen veel recreanten graag plezierig zwemmen in het water. Omdat de pleziervaart nog veel te vaak haar toiletwater in het oppervlaktewater loost, is dat niet overal even veilig. Dit geldt zelfs voor plekken waar openbare toiletten aanwezig zijn. Vooral bij aanlegplaatsen in de open natuur komen er vaak teveel bacteriën in het water voor.

Alternatieven

Als u geen vuilwatertank heeft en als u in de buurt van andere pleziervaarders ligt of als u bij evenementen geen uitwerpselen wilt lozen zijn er enkele alternatieve mogelijkheden om uw lozingen te beperken. Wel genoemd moet worden dat er uit de norm voor water dat geloosd mag worden blijkt dat urine wel ongezuiverd mag worden geloosd omdat daar geen bacteriën in zitten.

Droogtoiletten:

1) Nonolet.

Een aparte urinetank direct onder het toilet dat uitneembaar is. Echter, de urine kan ook gewoon naar je vuilwatertank geleid worden, waardoor je niet meer met die klotsende tanks hoeft te sjouwen. De rest -in vaste vorm- blijft achter en wordt telkens afgedekt door een laagje speciaal papier. Dit droge blok dient 1 maal per 40 grote behoeftes weggegooid te worden. Genoeg voor een hele vakantie dus!

Voordelen:

- Goedkoop zelf te bouwen
- Kosten per behoefte zijn erg laag (1 papiervel)
- 'Groen' toilet, geen chemicaliën/kunststoffen (vast afval kan als compost gebruikt worden!)

Nadelen:

- Wanneer niet aangesloten op vuilwatertank toch een losse urinetank.
- Wellicht toch niet zo reukloos als ze beweren.

Website: <http://www.de12ambachten.nl>

2) Cactus droogtoilet.

Dit is een droogtoilet waarin je eerst een luchtdichte zak hangt. Hierin gooi je een zakje poeder leeg, dat je behoefte omzet in een vaste substantie. Als je je behoefte gedaan hebt, wordt de zak afgesloten door een luchtdicht deksel, waarna je het geheel in de container kunt gooien.

Voordelen:

- Vanaf een lage prijs te verkrijgen (inklapversie voor 99 euro, deze kun je ook inbouwen)
- Behoeftes worden luchtdicht verpakt en kunnen meteen verwijderd worden.

Nadelen:

- Kosten per behoefte zijn hoog (zak, deksel en poeder. Ong. 1,15 euro)

Website: <http://www.cactusdroogtoiletten.nl>

4) Flex-toilet.

Soort zak die na gebruik luchtdicht opgerold kan worden.

Kosten per toiletbezoek zijn hoog: bijna 2 euro.

Website: <http://www.flex-toilet.nl>

5) Easy Go droogtoilet.

Zakken, vergelijkbaar met het cactustoilet. Ook voorzien van poeder/gel dat vloeistof omzet in vaste substantie.

Zakken zitten op een rol, dus makkelijker op te bergen dan de cactusvariant die een harde kunststof rand heeft.

Kosten per behoefte zijn zo'n 0,90 euro

Website: <http://www.droogtoilet.nl>

6) Ecosave Cabin.

Losse unit, werking vergelijkbaar met Nonolet.

Gemaakt voor de watersport, daardoor (?) behoorlijk aan de prijs met 399 euro ex btw. Maakt gebruik van ventilator tegen geurtjes.

Website: http://www.ecosave.com/boottoilet/Ecosave_Cabin.html

7) Ecosave Separett.

Vaste inbouw unit waarbij de urine gescheiden wordt en afgevoerd kan worden naar afvaltank. Ventilator is ingebouwd. werking vergelijkbaar met Gemaakt voor de watersport, daardoor (?) prijzig met 645 euro ex btw.

Website: http://www.ecosave.com/boottoilet/Villa_Separett.html

8) Ecosave Separett Privy.

Leuk systeem om je eigen droogtoilet mee te bouwen waarbij je de urine apart kan opvangen voor afvoer naar afvaltank. Ventilator wordt (los?) meegeleverd.

Helaas is ook deze Esco-safe variant erg duur voor het gebodene: 199 euro ex btw.

Website: http://www.ecosave.com/boottoilet/Privy_Separett.html

Anton Schoo (werkgroep duurzaamheid).



Naam: Spero
Type: Sleepboot
Bouwjaar: 1942
Eigenaar: G.J.A. Meijer
Thuishaven: Zaandam
Lengte (in meters): 10.10 m
Breedte (in meters): 3.50 m
Diepgang (in meters): 1.40 m
Kruiphoogte (in meters): 2.60 m
Eur scheepsnummer (ENI): 02005705
Brandmerk: 5705 B Amsterdam 1960
Naam werf: Vooruit
Plaats werf: Enkhuizen
Land werf: Nederland

Werfnummer: Meetbriefnr HN 3957
Motor merk: DAF
Motor type: 615
Motor bouwjaar: 1973
Motor PK: 97
Motor aantal cilinders: 6
Keerkoppeling merk: Twindisk
Keerkoppeling type: MG-506
Keerkoppeling bouwjaar: 1973
Keerkoppeling overbrenging: 3.7:1
Schoef materiaal: Brons
RVEN registratienummer: 3212

Historie

De vorige eigenaar was Paul Budding uit Alkmaar met de boot naam Hajo



Doeve Makelaars

jachten & schepen

Wegens goede verkopen boten ter bemiddeling gevraagd



Amsterdammer Sleepboot 13.95



Sleepboot 14.15



Sleepboot Amsterdammer 15.77



Sleepboot Assistent met CBB



ex Directievaartuig 17.08



Varend Woonschip 17.70



Sleepboot 18.25 met CBB

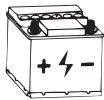


Klassiek Motorjacht 19.20 CBB

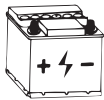
Westhavenkade 87c 010 - 248 98 30 info@doevemakelaar.nl
3133 AV Vlaardingen ook voor taxaties www.doevemakelaar.nl

Uw advertentie kan hier komen te staan.

Neem contact met ons op voor een prijsopgave.



ACCU'S



10% korting

Leden van deze watersportvereniging krijgen bij inlevering van deze advertentie **10% afhaalkorting**, op de Daveco accu's van 120, 150 en 200 A/h.



DAVECO ACCUVERKOOP BV
Leeghwaterstraat 19
4251 LM Werkendam
Tel: 0183-501016
Fax: 0183-502001
E-mail: info@daveco.nl
Website: www.daveco.nl

Prijzen: zie website!

**OUDE ACCU'S ZIJN GELD WAARD
- BEZORGEN MOGELIJK -**

Openingstijden:

Maandag t/m Vrijdag : 8.00 - 17.00 uur
Zaterdag : 8.00 - 13.00 uur



ex-Directievaartuig 'Theodoor', bj. 1930, afm. 11.97 x 3.00 x 1.25m. DAF 80 PK. Een zeer goed, al dan niet uitstekend, onderhouden schip geschikt voor lange reizen, de Franse Wateren. Het schip is v.v. een groot achterdek, salon v.v. kombuis, dinette en toilet, 4 slppl. veel kastruimte. € 59.500,--

ex Rijkswaterstaat vaartuig 'Rauwdouwer' bj. 1976, Afm: 24.80-21.85 x 5.20 x 2.20m. SI, Werkspoor 450 PK. v.v. gr. achterdek met sleepbeting, brandbluspomp + installatie, grote brug met rijke nautische uitrusting, 2 hutten, douche/toilet etc. € 240.000,--

Offshore Fishing Boat 'Happy Jack', bj. 2007. Seaswirl Striper 2601. Afm: 7.80 x 2.59 x 0.46-0.90m. Volvo 225 PK 2007, geschikt voor vistrips en vakanties. Gr. achterdek, goed nautisch uitergerust, gr. 2-pers. bed, etc. € 39.500

Sleepboot 'Johanna', bj. 1938 Afm: 12.50 x 3.45 x 1.50 Volvo Penta 160 PK in NIEUWSTAAT. nieuw vlak - € 44.500

Sleepboot 'Amice', vakanties/langer verblijf. bj. 1924, afm. 15.36 x 3.68 x 1.80. Volvo Penta 210 PK - € 39.500,--

ex Politie boot 'Liza', langer verblijf aan boord, bj. 1975, afm: 11.50 x 3.60 x 1.40m. Mercedes 256 PK - € 41.500,--

Meer informatie over bovenstaande en vele andere schepen zie onze vernieuwde website

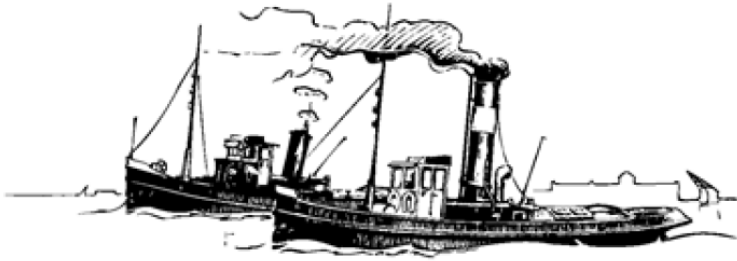
Schepen in bemiddeling gevraagd tegen scherp tarief wegens grote belangstelling uit binnen en buitenland. Informeer naar onze soepele voorwaarden!

www.multiships.nl

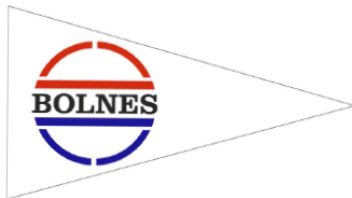
Ronald de Jong
Dennenweg 1

Tel: 0227-511586
Autotel: 06-22247525

8881 CJ West-Terschelling



**Vaart U met een historische motor?
Hang er eens een bijbehorende vlag of
wimpel bij!**



**Afmetingen en prijzen van deze doeken:
<http://www.sleepduwvaart.nl/vlaggen.html>**

**Stichting B.A.S.M. - Wormer - tel.: 06 - 22 516 238
E-mail: basmbehoud@ziggo.nl**

SLEEPBOTEN EN OPDUWERS UITGELICHT.

Beste lezers, en leden van de VDMS hier weer een stukje van sleepboten en opduwers uitgelicht. Met dit keer in de hoofdrol mijn eigen opduwer/"sleepbootje" de Proleet. Ik heb dit bootje sinds 21 mei 2020 in mijn bezit.

De eigenaar van de opduwer dhr. M. Van der Meulen wilde hem inruilen op mijn sleepboot. Maar nadat hij was wezen kijken bij mijn sleepboot en ik bij de opduwer werden we het, na een paar biertjes en wat heen en weer gesteggel, nog niet helemaal eens en wilde hij toch nog wat bedenktijd. Dus zo gezegd zo gedaan en ik ging onverrichterzake weer terug naar huis (dat maar 3 km verderop staat).

De week erop kreeg ik weer iemand voor de boot die hem de donderdagochtend van Hemelvaartsdag meteen kocht. Maar 's middags kreeg ik een berichtje van de eigenaar van de opduwer met het bericht dat hij er nog even omheen was gevaren en hem toch wel in wilde ruilen. Maar ik zei hem dat hij helaas te laat was en dat de boot al verkocht was. Ik heb hem gelijk maar gevraagd wat hij wilde hebben als ik de opduwer zo zou kopen. En na wederom wat heen en weer gesteggel werden we het eens en kocht ik de opduwer. Zondags het bootje naar huis gevaren en ik had er zomaar een grote opduwer bij.

De vorige eigenaar heeft het bootje gekocht bij de molen bij "Uilesprong" een klein plaatsje in Friesland. Het bootje zat onder water, maar de eigenaren wilden de boot niet kwijt, want ze vonden dat het bootje bij de molen hoorde. Maar uiteindelijk 2 jaar later heeft de vorige eigenaar hem toch kunnen kopen en alles weer aan de gang kunnen krijgen. Destijds stond er een 2 cilinder 2 tact "Calmo" motor in (ik heb er nog nooit van gehoord). Het bootje was niet al te best meer en daarom besloot de vorige eigenaar, 6 jaar geleden, het bootje te laten stralen, nieuwe stukken in het vlak en heeft de Calmo ruimte gemaakt voor een Lister JP 4 van 40 pk, bij 1000 t.p.m. met daarachter een Brevo koppeling. 1:1

Gegevens Proleet:

Lengte: 6,83 meter
Breedte: 2,12 meter
Diepgang: 0,90 meter

Werk: is onbekend, wel hangt er in de opduwer een plaatje waarop staat vermeld: "Gebouwd volgens ontwerp van scheepsbouwkundig bureau E. Zwolsman Leeuwarden". Het scheepvaartbureau E. Zwolsman werd in 1920 opgericht door Evert Willems Zwolsman (1875-1942) te IJlst. In 1922 werd het bureau officieel verplaatst naar Leeuwarden waar Evert al sinds 1917 woonde. Evert Zwolsman overleed in 1942 bij een bombardement op Leeuwarden.

Motor: Lister JP 4 40 pk 1000 t.p.m.
ex namen: onbekend



De boot zoals ik haar kocht.



De boot met de pramen, die bedoelt zijn voor de gondelvaart in Aldeboarn. Toen nog van de vorige eigenaar.



De Lister JP



De boot 6 jaar geleden bij de straler.



In 1998 stond de boot al eens met een aantal andere opduwers op de voorkant van dit blad.



De Proleet zoals ik er vandaag de dag mee vaar.



Een foto die laatst opeens opdook op facebook, ik durf niet met zekerheid te zeggen dat dit dezelfde boot is, maar hij toont ontzettend veel gelijkenis met de Proleet, ook is de golfbreker bij mij niet origineel. Foto is genomen in Groningen omstreeks 1960.



Zoals te zien heeft de Lister kracht zat!

Verder heb ik nog niet veel info of foto's van de opduwer, dus mocht iemand gegevens of foto's hebben dan houd ik mij zeer aanbevolen, alles is welkom! U mag het mailen naar: frerik.samplonius@hotmail.com of bel of app naar: 0611752075

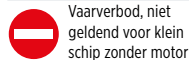
Frerik Samplonius Mslb. Shallow en Opd. Proleet

VERKEERSTEKENS OP HET WATER

VERBODSTEKENS



In-, uit- of doorvaartverbod



Vaarverbod, niet geldend voor klein schip zonder motor



Voorbijlopen verboden



Meren en ankeren verboden



Meren en ankeren binnen 20 m verboden



Verboden te ankeren



Verboden te meren



Verboden hinderlijke waterbewegingen te maken



Verboden buiten begrenzing te varen



Verboden voor motorschepen



Verboden voor kleine schepen



Verboden te waterskiën



Verboden voor zeilschepen



Verboden voor door spierkracht voortbewogen schepen



Verboden voor zeilplanken



Einde vaarweg voor snelle boten zonder beperking van snelheden



Verboden voor waterscooters

GEBOEDSTEKENS



Verplichte vaarrichting



Verplicht stuurboordwal te houden



Verplichting om voor het bord te stoppen



Verplichting de vaarsnelheid te beperken



Verplichting een geluidsein te geven



Verplichting om op te letten



Gebod het scheepvaartverkeer op het hoofdwater niet te hinderen



Verplichting uitvarende schepen niet te hinderen



Verplichting uit te luisteren op het aangegeven marifoonkanaal

AANBEVELINGSTEKENS



Aanbeveling binnen de aangegeven begrenzing te varen



Aanbeveling te varen in de richting aangegeven door de pijl

BEPERKINGSTEKENS



Beperte waterdiepte, evt diepte in cijfers



Beperte doorvaarthoogte, evt hoogte in cijfers



Beperte breedte van vaarwater, evt in cijfers



Vaarwater ligt op 12 m van de oever

AANWIJZINGSTEKENS, BIJKOMENDE TEKENS & TEKENS VAN KUNSTWERKEN



In-, uit- of doorvaart toegestaan



Hoogspanningslijn



Vrijvarende pont



Niet-vrijvarende pont



Meren en ankeren toegestaan aan zijde van het bord



Meren en ankeren toegestaan tot max breedte in meters



Ankeren toegestaan aan zijde van het bord



Meren toegestaan aan zijde van het bord



Plaats om te keren



Hoofdvaarwater en nevenvaarwater



Einde van een verbod, gebod of beperking



Waarschuwing voor uitvarende schepen



Drinkwater voor schepen



Motorschepen toegestaan



Kleine schepen toegestaan



Waterskiën toegestaan



Zeilschepen toegestaan



Door spierkracht voortbewogen schepen toegestaan



Zeil/surfplanken toegestaan



Snel varen voor kleine schepen toegestaan



Waterscooters toegestaan



Marifoonkanaal voor nautische informatie



Deze kaart is ontwikkeld door 'Varen doe je Samen!' Meer informatie is te vinden op: www.varendoejesamen.nl

© Varen doe je Samen!

Disclaimer: Hoewel deze uitgave met de grootst mogelijke zorg is samengesteld, kan 'Varen doe je Samen!' geen enkele aansprakelijkheid aanvaarden voor eventuele fouten. Je kunt geen rechten ontlenen aan de inhoud van deze uitgave.



1941 boottechniek

Voor onderhoud en reparatie op locatie

U kunt bij ons terecht voor:

- onderhoud aan dieselmotoren;
- keuring gassystemen;
- elektra aanleggen of vervangen;
- plaatsen en leveren zonnepanelen;
- onderhoud of aanleg sanitaire voorziening;
- zomer- en winterklaar maken van uw vaartuig;
- staal- en constructiewerk;
- authentiek restauratiewerk klassieke schepen;

**Sander Kamminga
Snilen 17**

**8467 SZ Vegelinsoord
06 22963789**

www.1941boottechniek.nl



**Schilderij: Willem Eerland
(IJmuiders zee- en havenmuseum)**

MOLENAAR'S

SCHEEPSWERF B.V.

Vijf overdekte hellingen
 Reparatie en onderhoud
 Ideaal voor uw motorsleepboot

D. Sonoyweg 13
 1509 BR Zaandam
 ☎ 075 - 6166279
 📠 075 - 6702711



WWW.MARKVANSCHAICK.NL



OUR SERVICES:

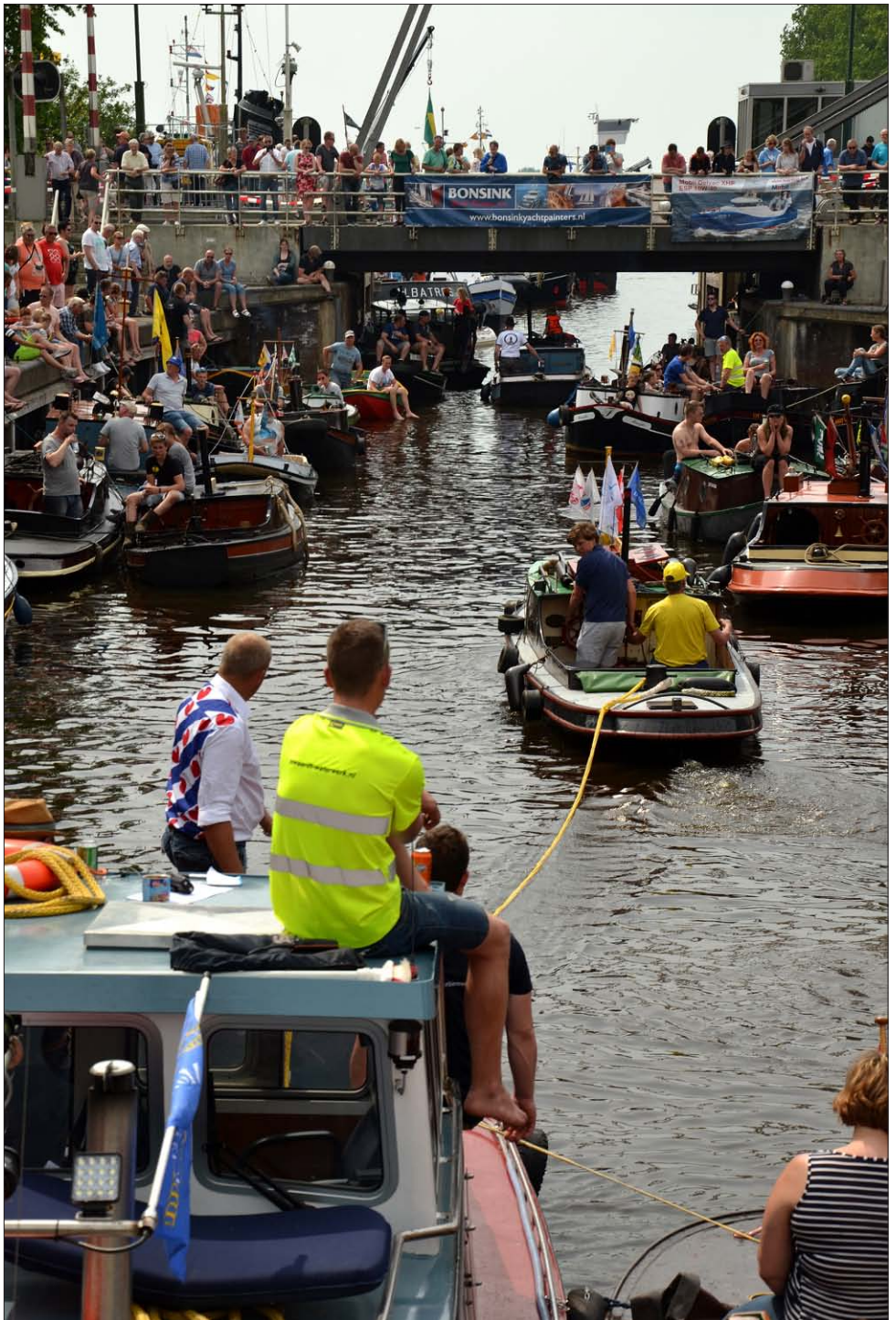
- Crankshaft repair (max. length 12000 mm)
- Repair of engine- and industrial parts
- Connecting rod repair
- Lineboring
- Technical consultants
- Marine and industrial spare parts
- White metal bearings
- Hardchromeplating
- Shaft straightening
- In situ machining
- Camshaft repair
- Laser cladding

OFFICE & WORKSHOP NIEUWE WATERWEGSTRAAT 7, 3115 HE SCHIEDAM, NETHERLANDS, (HARBOUR 535, PORT OF ROTTERDAM) TEL. +31 (0)10 409 05 99, FAX +31 (0)10 409 05 90, INFO@MARKVANSCHAICK.NL



EPIFANES®

www.epifanes.nl



Naam: Jerommeke
Type: Opduwer
Bouwjaar: 1922
Eigenaar: P. Scholten
Thuishaven: Sneek
Lengte (in meters): 6.00 m
Breedte (in meters): 1.94 m
Diepgang (in meters): 1.00 m
Kruiphoogte (in meters): 1.50 m
Brandmerk: S en S 22
Motor merk: Hanomag
Motor type: D57
Motor bouwjaar: 1950
Motor PK: 55
Motor aantal cilinders: 4
Keerkoppeling bouwjaar: 1950
Schroef aantal bladen: 3
Schroef diameter (in mm): 600
Schroef materiaal: Gietijzer

Historie

Vanaf 1964 tot heden was W. Scholten uit Sneek de vorige eigenaar. Deze opduwer is al van voor 1964 in bezit van de familie.





Bestuur en leden VDMS
p/a Dhr. A. Glaser
Broekhavenweg 238
1611 CK Bovenkarspel

Vianen, 4 oktober 2020.

Betreft : Nationale Sleepbootdagen 2021.

Geacht bestuur VDMS en alle leden,

Met pijn in het hart moeten wij u mededelen dat de Nationale Sleepbootdagen Vianen 2021 niet zal doorgaan. Graag willen wij uitleggen wat aan dit besluit voorafging.

- Overleg met Gemeente en ontwikkelaar
- Covid 19
- Overleg Veiligheidsregio Utrecht

Overleg met Gemeente en ontwikkelaar

Een aantal overleggen hebben plaatsgevonden tussen Werkgroep, Gemeente en de Ontwikkelaar m.b.t. de bouwplannen op Sluiseiland. De overleggen waren constructief, op een enkele onduidelijkheid na. De intentie van de drie partijen was om het geheel te laten slagen. Het z.g. Horecaplein zou verplaatst worden van de zuidzijde naar de noordzijde van de Julianabrug. Het terrein zou worden aangepast waaronder het rooien van enkele bomen en het ophogen van het terrein. Naast het Horecaplein zou er ook nog ruimte zijn om andere zaken zoals b.v. de Marine te plaatsen. Voor de kramen was de mogelijkheid om deze op de kanaalweg te plaatsen. Tevens werd nagedacht om het afgesloten deel van het oude Zederkanaal te gebruiken voor wateractiviteiten. Echter bleven wij wel problemen houden met de looproute, langs de sleepboten, aan de zuidzijde van de Julianabrug. Deze zou op enkele plaatsen zeer smal worden, waardoor de eventuele inzet van de hulpdiensten in gevaar zou komen. Echter waren wij nog aan het brainstormen, het definitieve besluit was nog niet genomen. Zagen het wel als een uitdaging.





Covid 19

En zo werden wij, net als de rest van de wereld, ineens geconfronteerd waar niemand ooit rekening mee had gehouden. Het scenario van een horror/ Science Fiction film werd ineens werkelijkheid, voor niemand was het leven nog hetzelfde. Vanaf het eerste begin maakten wij ons zorgen en hielden rekening met het meest negatieve scenario. Ook in deze periode (28 augustus) is er nog overleg geweest met de eerder genoemde partijen. Voor onszelf hebben wij het moment van go no go altijd begin september. De overlegcyclus gaat van start, sponsors worden benaderd tekeningen gemaakt en aangepast dit t.b.v. de vergunningaanvraag, dat moet nu eenmaal vroegtijdig gebeuren. Door de grote onzekerheid hadden wij besloten om de eerder genoemde go no go op begin november te zetten. Door onze jarenlange ervaring, de vertrouwde draaiboeken en door keihard te werken, dachten wij het in deze korte voorbereidingstijd wel voor elkaar te krijgen.

Overleg Veiligheidsregio Utrecht

Bewust van de enorme risico's we liepen maar hadden behoefte aan professionele onderbouwing. Met de VRU contact opgenomen zij wilden echter geen officieel document maken voor ons. Dat is begrijpelijk vanwege de onvoorspelbare situatie. En zo werd het een "meekijk / meepraat" document. Op de eerste plaats moeten wij concluderen dat de Nationale Sleepbootdagen een groot evenement is, te vergelijken met de categorie festivals. Vergunningen voor deze worden pas op het laatste vrijgegeven. Mocht de vergunning al worden verleend en is het virus nog niet onder controle, dan zijn wij verplicht de anderhalve meter garanderen. Moeten dan aan bezoekers regulering doen, hierbij moet gedacht worden om een groot aantal verkeersregelaars met BOA's in te zetten. Als organisatie blijven wij echter volledig verantwoordelijk.

Beste mensen dit is een opgaven die wij onmogelijk kunnen waarmaken. De veiligheid van deelnemers en bezoekers is voor ons niet te garanderen. Alles overziend hebben wij besloten om af te zien van de organisatie Nationale Sleepbootdagen Vianen 2021. Wij begrijpen dat wij met dit besluit niet alle handen op elkaar krijgen binnen de VDMS en we begrijpen eveneens de teleurstelling. Echter, we hopen dat U begrip hebt voor de situatie waarin wij verkeren. Wij wensen U een fantastisch vaarseizoen in 2021, ver van alle Corona perikelen.

Namens de Stichting Nationale Sleepbootdagen Vianen.

Met vriendelijke groet,

Anné Middendorp



FVEN NIEUWS

Nu ook Varend Erfgoed wimpel

De Federatie Varend Erfgoed Nederland heeft voor de in het register ingeschreven schepen, naast de persoonsgebonden pas, ook de bekende Wimpel.

De voorraad wimpels was zodanig dat een nieuwe bestelling moest worden geplaatst. Daarbij is de gelegenheid ter hand genomen om met een completer aanbod richting de schepen te komen.

Naast de bekende Varend Monument® wimpel in diverse afmetingen zijn er nu ook 2 maten wimpels onder de titel Varend Erfgoed aangeschaft.

Deze wimpels kunnen door eigenaren worden besteld door overmaking van de kosten, zie daarvoor deze link: <http://www.fven.nl/wp-content/uploads/2017/02/Tarieven-2017-190217.pdf>

De wimpels worden verstrekt op basis van de uitgegeven passen - de omschrijving op de pas geeft aan welke wimpel u in de mast kunt hangen en die sturen wij u dus toe.

De afmetingen zijn voor beide soorten - L 60 cm x H 25 cm voor schepen tot ca. 12 meter en L 90 cm x H 49 cm voor schepen boven de 12 meter. Dit wordt door Registerbeheer bepaald.

BESTELLEN VDMS VLAGGEN

Is je boot toe aan een nieuwe verenigingsvlag?

De volgende VDMS vlaggen zijn te bestellen:

1x 30x45	€ 12,00 incl. portokosten
1x 50x75	€ 14,00 incl. portokosten
1x 75x100	€ 17,00 incl. portokosten

Je bestelling voor een vlag mag je doorgeven via: ledenadministratie@motorsleepboot.nl

Het bedrag voor de vlag van je keuze mag overgemaakt worden aan: Vereniging de Motorsleepboot, ING rekening NL70INGB0005970371 o.v.v. je naam en het vlagformaat. De vlag wordt dan z.s.m. aan je toegestuurd.