

Inhoud

Adreswijziging of e-mail wijziging?.....	1
Kaartspellen.....	1
Van de bestuurstafel.....	4
In memoriam.....	6
Bedank kaartje.....	7
Eindelijk weer een VDMS evenement.....	8
Vakantie 2021.....	12
Niet teren, wel conserveren!	20
Brandblussers en installaties.....	22
Verantwoord gebruik van GTL.....	23
Accu onderhoud en voltage.....	24
Katwijk.....	26
Nieuwe leden.....	31
Van kop tot kont.....	32
Nieuwe leden.....	34
Nieuwe leden.....	35
FVEN.....	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).

KAARTSPELLEN

Er zijn voor de verzamelaar nog enkele kaartspellen te koop à € 8.00,- per set incl. verzending.

Geïnteresseerden kunnen het bedrag over te maken op de bankrekening van de vereniging (**NL70INGB0005970371**) onder vermelding van kaartspel en hun naam en adres.

Voorplaat: Sleepboot Bianca, foto: Chantal Spoelstra.

Achterplaat: Katwijk, foto: Anton Schoo.

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:

Anton van Megen
✉ penningmeester@motorsleepboot.nl

Algemeen bestuurslid:

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

Ledenadministratie:

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

Duurzaamheidscommissie

✉ duurzaam@motorsleepboot.nl

Evenementen:

Piet van Zaal - Mslb. Harmonie Sr.
Vrouwgeestweg 6 - 2481KN Woubrugge
☎ 06-53283283
✉ evenementen@motorsleepboot.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: Saskia Laugs,
Jeroen Engel & Samantha Methorst
Chrysantenstraat 36, 2431XL Noorden
☎ 06-45436358
✉ pr@motorsleepboot.nl

Privacypersoon AVG

Herriëtte 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



SCHIEPVAARTBEDRIJF

KORN. KOEHOORN & ZN

ANNO
1975

Skippen en Hamel

Motoren Accu's
Keerkoppelingen
Aggregaten

Kiesterzijl 18 Franeker

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.

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

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.





VAN DE BESTUURSTAFEL



Van Anton kreeg ik een mail dat het mijn beurt was om weer een stukje te schrijven als voorwoord voor de Beting. Tot mijn verbazing zag ik dat het al om nr. 200 van de Beting gaat. Dit houdt in dat ik er al 142 heb mogen ontvangen vanaf het moment dat wij onze sleepboot hebben gekocht. Ik heb de Beting altijd met veel plezier gelezen en ik was niet de enige in huis die ons clubblad las. Vaak had mijn vader deze eerder uit dan ikzelf.

Terugkijkend op dit jaar, na het net afschaffen van de 1,5 meter maatregel, hoop ik dat volgend jaar een heel ander jaar kan zijn. Een jaar waarin we elkaar weer kunnen ontmoeten en waarop veel evenementen georganiseerd worden.

Zelf heb ik dit jaar aan een evenement kunnen deelnemen, hier heb ik volop van genoten. Het was gezellig om elkaar te kunnen spreken en het publiek te zien genieten van alle mooie boten die er lagen in Katwijk aan Zee. Ik was hierbij ondersteunend vanuit de VDMS aan de organisatie die in handen was van Jan en Arina v.d. Bent.

Als bestuur hopen we zeer gauw met Zwartsluis aan tafel te kunnen om de plannen voor de Nationale sleepbootdagen 2022 te kunnen bespreken. Na 2 jaar de sleepbootdagen te hebben moeten missen zou het mooi zijn als we volgend jaar met een record aantal sleepboten en opduwers in Zwartsluis samen kunnen zijn. Het wordt tijd dat Peter Boersma, met de Volharding, en opduwer Gabbertje van W&E hogenboom een opvolger krijgen van sleepboot en opduwer van het jaar.

Als de Nationale sleepbootdagen weer door gaan, dan hoop ik dat wij op een aantal van onze leden een beroep kunnen doen om te helpen bij het opbouwen voor en afbreken na het evenement. Want er is een spreekwoord “vele handen maken licht werk”.

Blijf copy insturen als er iets bijzonders is met een sleepboot of als je iets leuks hebt meegemaakt of een mooie reis hebt gemaakt, zodat we over een jaar of 16 kunnen genieten van nr. 300 van ons clubblad.

Groetjes Freddie



*Veel heb je ons gegeven
Veel heb je voor ons betekend
En nu uit ons leven gedreven
Verdrietig, maar met fijne herinneringen en vol respect
Blijf je in onze harten voortleven*



Vol respect en trots moeten wij afscheid nemen van mijn lieve man,
onze vader, schoonvader en geweldige opa.
Onze deurzetter waar het altijd goed mee ging.

Jan Bos

*Harderwijk, 27 juni 1958

† Engelbert, 16 september 2021

Een bijzonder mens, zorgzaam en vol liefde,
ondanks een enorme levenslust, flexibiliteit en kracht
heeft hét van Jan gewonnen.

Jolanda

Jack en Janet
Roan, Joël

Roy en Martine
Leon, Robin

Dexter 🐾

Correspondentieadres: Vrijdal 40, 9723CZ Groningen



Thomas

Bedankt voor alle mooie bloemen,
kaarten en de online condoleances.

Het doet ons goed dat zoveel mensen een fijne
herinnering aan Thom hebben.

Ria, Jeroen en familie

Weesp, September 2021

EINDELIJK WEER EEN VDMS EVENEMENT

Tja, wij kregen de uitnodiging van de Oranje Vereniging Katwijk aan Zee via onze leden Arina en Jan van der Bent om deel te nemen aan de Maritieme markt in Katwijk aan Zee. Normaliter wordt dit evenement op de koningsdag gehouden, maar door de Corona perikelen nu dus op woensdag 15 en donderdag 16 sept.

Dat lieten zo'n 80 sleepboten en opduwers zich geen twee keer zeggen. Ook een viertal mooie luxe motors, lid van de LVBHB waren graag bereid hieraan deel te nemen. Immers we moesten met z'n allen de historische haven van Katwijk vol krijgen voor het publiek. Het begon allemaal op woensdag 16 september, doordat wij een aanbrengrtocht hadden georganiseerd vanuit Oude Wetering, waar wij allen door de loco burgemeester in het multiculturele centrum de Spreng werden ontvangen met en hapje en een drankje.

De gemeente Kaag en Braassem is altijd bereid ons te ontvangen, zoals eerder met aanbrengrtochten naar Sail Amsterdam, Sail Den Helder en andere evenementen. Oude Wetering is een plaats waar de schepen in het verleden altijd samen kwamen, er staan ook een groot aantal diverse kerken voor alle schippers en hun overtuigingen zodat zij allen de zondag konden beleven. Maar nu lagen we daar alweer met zo'n 45 sleepboten. Helaas moesten wij de afspraak maken dat de bezichtigingen aan boord niet konden doorgaan i.v.m. de geldende Corona regels van 1,5 meter afstand. Dit komt zeker in de toekomst goed, want de bewoners uit de regio zijn erg geïnteresseerd. Een aantal bestuursleden, die reeds in Katwijk lagen waren samen met Jan en Arina per auto ook aanwezig op dit samenzijn.



Wij vertrokken op donderdag de 18de in kiellinie via Oude Wetering, Nieuwe Wetering, Kaag, Warmond, Leiderdorp, Leiden, Valkenburg, Oegstgeest, en Rijnsburg naar Katwijk aan Zee.

Overall langs de kant stonden vele liefhebbers van het varende erfgoed te fotograferen en ons een fijn evenement toe te wensen. Ons bestuurslid Freddie Hagen had een perfecte regeling getroffen met de brugwachters op de route, zodat wij er als konvooi als één geheel door de bruggen heen konden varen.

Eenmaal aangekomen in Katwijk aan Zee werd door Piet van Zaal, verantwoordelijk voor de evenementen binnen de VDMS, een ligplaatsen indeling gegeven naar lengte. De kade ter plaatse is 500m lang en een opduwersteiger van 130m werd gevuld met 21 opduwers.



Toen een ieder zijn plaats had ingenomen werd stroom aangesloten en vierden we met z'n allen de aankomst. Alle deelnemers werden ontvangen door de Oranje Vereniging Katwijk aan Zee en de burgemeester van Katwijk. We werden getrakteerd op een drankje, heerlijke haringen en borrelhapjes.



Vrijdag was een vrije dag waarbij veel bezoekers die echt voor de schepen kwamen hun hart konden ophalen. Alle schepen waren zoals gebruikelijk gepavoiseerd en hadden de verlichting aangebracht. Degenen die moesten werken arriveerden in de loop van de vrijdag. Vrijdagavond werd er een avondvaart georganiseerd met de opduwers en een paar pontons, zodat wij konden genieten van de binnenwateren van Katwijk en Katwijk a/d Rijn.

Zaterdagochtend werden de marktkramen voor de maritieme markt en de stationaire draaiende motoren geplaatst, wat ook een spektakel was. Een veertig tal oldtimer vrachtwagens en brandweerwagens luisterden de markt op. Aan de andere zijde kwamen de kramen met de oude ambachten.

Dank hier ook weer voor Willem de Waardt die met het ponton de Industrie liet draaien en dit onder zeer grote belangstelling toelichtte naar de oude Katwijkers die er mee gevaren hadden.



Wij werden verrast met een mooi gedenkplaatje, goed gevulde tas en bonnen voor broodje paling en patat met broodje kroket en een heerlijk ontbijt op de zondagochtend. Gelukkig was het weer voor dit evenement perfect en zeer grote aantallen bezoekers genoten van alle activiteiten. Zelf ontving ik een oud politiemann, die 8 jaar op mijn boot had gevaren en veel historie kon vertellen.



Alle dank gaat naar de organisatie, de sponsors maar vooral naar de vrijwilligers van de VDMS die dit super georganiseerde evenement mogelijk maakten.

Kees Weststrate Mslb De Wilhelmina Rp17

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

VAKANTIE 2021

Eindelijk is het zover. Tot nu toe wat korte tripjes, maar nu echt vakantie met de Geertruida. Sinds 2014 aan het verbouwen. Ja, al zo lang. Werk, verhuizen en genieten van het leven nemen nu eenmaal ook veel tijd in beslag. Hoe deel je een boot in? Wat is handig? Dat komt dan nu van pas.

Schippersvrouw Inge neemt normaliter bij een stedentrip zowel zomer- en winterkleding mee, alsmede outfits voor herfst en lente. M.a.w. veel bagage en dat gaat niet passen hè. Trots op mijn meissie dat ze zich heeft ingehouden. Oja, ook hond Queeny en mand moesten mee. Boodschapjes gehaald, boot opgeruimd en schoon-gemaakt. Woensdag motor gestart en de Broekerhaven uit gevaren. Het waaide nog wel wat. Eenmaal de monding van de haven uit moesten we bij de eerste golf ons vasthouden. Grrrrr. Wat een Kl...te zoi die wind. Weer terug en tien minuten later weer afgemeerd. Onszelf maar verwend met een lunch bij onze stamkroeg in de Broekerhaven Café De Buren. Morgen weer proberen.

Donderdag een heerlijke rustige dag qua wind. Boel gestart en naar Volendam gevaren. Plots kwam een kwaal van enige weken terug weer de kop op steken. De motor zakt in toeren en heeft geen vermogen meer. Als je hem niet uit het werk haalt slaat de motor zelfs af. Even stationair laten lopen en dan lijkt het weer opgelost te zijn. Dit heeft zich voor de haven van Volendam 3 x voorgedaan. Van te voren een plekje gereserveerd en we lagen prachtig langs de halve maan.



Tja ieder zijn smaak, maar wij vonden en vinden het erg leuk in Volendam. Bootje wordt toch gewaardeerd door de inwoners, wat resulteerde in leuke gesprekken.

Veel nieuwe Tupperware boten van een miljoen of meer met dito poeha. Wel prettig dat ze niet langsij komen liggen. Zo'n oude sleepboot zien de Tupperware schippers dan toch niet zitten. In Volendam de brandstoffilters maar vervangen. Wellicht is dat het euvel.

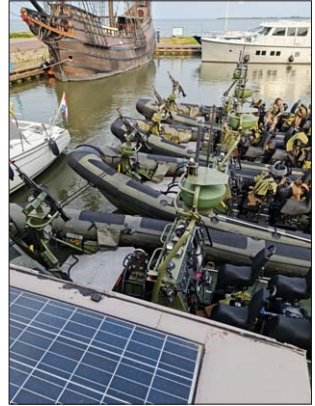


Bij het ontluchten breekt het kopje van het banjoutje van de retourleiding af. Grrrrr. Die heb ik niet op voorraad. Wat nu?? Even stoom afblazen en het idee borrelde op om de koperleiding met banjokoppeling te vervangen door een stukje brandstofleiding. Een boutje met dezelfde maat met een boortje 4 hol boren, kopje eraf slijpen en een slangetje tussen beide koploze boutjes.

Het heeft tot einde vakantie volgehouden. De problemen

met het afslaan van de motor bleken later ook verdwenen. Inge begreep nu waarom ik zoveel gereedschap op de boot heb liggen. Lekker gestruind door Volendam, terrasjes bezocht en nog een dagje naar Edam met de fiets en ikzelf op de elektrische step. Na Edam genoten we op het achterdek van twee Volendamse broers die hun bootjes aan het bunkeren waren. Er stond serieus een tankwagen naast hen. Even Googelen. Bleek de ene rond de 1 miljoen op de occasionmarkt en de andere ruim 2 miljoen. Die laatste verbruikt 215 liter diesel in het uur bij normaal varen, OMG wat een hoeveelheid. Er ging 4300 liter in.

Laatste avond nog even beveiligd door 4 ribs van de marine met tig mariniers. Leuke gasten die even wat kwamen eten. Volgende dag headlines in het nieuws: Volendam in paniek, mariniers met getrokken geweren varen de haven binnen. Wat een kul, Het is maar wat de simpele ziel wil weten of lezen. Volgende ochtend betrokken naar de museumhaven Amsterdam. Heerlijke plek en leuke prijzen. Stad een dag met de scooter verkend en in de Jordaan heerlijk broodje bal gegeten. Dagje gebuurt op de wallen, zeedijk Nieuwmarkt. Jaren hier gewerkt. Nee niet als..... blijft een leuke buurt. Laatste avond alhier, zie ik een man mijn boot bekijken. Ik zat heerlijk in de stuurhut oude Betings door te nemen. Ik zie die man zijn wenkbrauwen fronsen en minderwaardig kijken.



Dat stoort mij dan toch. Kijk ik ben geen Onassis met dito bankrekening en doe de meeste klussen zelf en ja, er moet nog steeds wel wat gedaan worden aan Geertruida, maar waarom frons jij je wenkbrauwen? Ik stap de stuurhut uit en zeg, "hè ik zie dat u de wenkbrauwen fronst, vertel". Hij zegt, "ik zie een houten schot in de machinekamer, waarom is dat?". Ik leg netjes uit dat dit is omdat wij graag iets meer leefruimte willen en aldaar onze keuken, een L keuken is gepositioneerd. Ik ben namelijk nogal trots op onze L-keuken met Belgisch hardstenen blad en dito wasbak. Alles uiteraard weer voor weinig en zelf gemaakt.

Enfin, meneer geeft aan "Dan zal er wel een kleine motor in staan". "Correct meneer Ja klopt, een DAF". De man verslikte zich bijna en op hautaine wijze deelde hij mede dat hij eigenaar is van de Alberdine, maar dat dat mij niet veel zou zeggen. Ik kon de beste man geruststellen dat ik de Alberdina zeker wel kende. De Alberdine lag in Frankrijk en meneer was even over voor een vergadering, aldus eigen zeggen. Meneer bleek bestuurslid te zijn van de museumhaven. Waarvan acte. Groot voordeel dat deze ligplekken huisnummers hebben. Thuisbezorgd heeft ons van een heerlijke Surinaamse maaltijd voorzien. De volgende dag de minderwaardige DAF gestart en zijn we vertrokken naar het

eiland De Schelp in het Gooimeer. Oja, ik had nog 27 liter in de dagtank gegooid. Ik denk even terug aan de 4300 liter van de Volendamse broers.

Na de Oranjesluizen merkten we dat de wind toch weer flink was aangetrokken. Wind en groot open water blijft een bijzondere combi. Ik had enige tijd geleden gelezen dat het "maaien" van het fonteinkruid weer was begonnen. Ik heb 1 boot gezien die aan het maaien was. Druppel op een gloeiende plaat. Bij Pampus over diverse fonteinkruidbossen gevaren. Uitwijken had geen zin. De snelheid zakte rap terug met ruim 2 km. Achteruitslaan was geen garantie op succes zeg maar.



Aangekomen bij De Schelp was door het heldere water goed te zien wat er allemaal in de schroef zat. Pikhaak is dan het wondermiddel om de schroef weer vrij te maken. Hiernaast de oogst uit de schroef. Op De Schelp komt 1x per dag een beheerder langs waar je de overnachting dient af te rekenen. De prijzen zijn zeer schappelijk maar er is ook niets anders dan rust.

De beheerder was zeer enthousiast over de Geertuida en vertelde dat tijdens de sleepbootdagen er altijd wel een aantal overnachten. De man vertelde dat hij het waardeerde dat wij tijd, geld en energie in een historische boot steken. Dat werd beloond met een korting en voor 8 euro mochten wij overnachten. Kijk meneer de bestuurslid van de museumhaven, er zijn dus ook mensen die een boot met een DAF kunnen waarderen!



Van De Schelp naar Harderwijk. Onstuimig dagje ook weer. Bijzonder om te zien dat er redelijke golven op de randmeren zijn, maar dat bij grote delen het water er glad erbij ligt. Dit blijken hele velden met fonteinkruid te zijn, bij jachthavens is het te zien. Je zal er maar liggen. Hieruit blijkt dat de mens niet moet ingrijpen in de natuur.

Om helder water te krijgen heeft de overheid besloten Brasem te gaan bevissen. Brasems woelen de bodem om waardoor het water troebel blijft en fonteinkruid geen kans krijgt te groeien. "Ik zeg terug die Brasem".

Wat is Harderwijk een leuke haven met dito stad. Mooi oud centrum met mega veel horeca en terrasjes. Kijk, daar worden wij vrolijk van. We lagen bij het strand en monding van de haven en wat is het druk met bootjes. Lijkt soms net de Kalverstraat. Prachtig schouwspel vanaf het achterdek.

Onze boot is voorzien van een verzamelbak met pomp voor grijswater. Tijdens een controle van de pomp zag ik tot mijn grote schrik dat een V-snaar van de motor, die 13 mm breed behoort te zijn, op een plek nog maar 2 mm breed was.

Wtf hoe kan dit? Maar ook, wat is zo'n snaar sterk dat hij het heeft volgehouden. Snaar drijft de pompen aan voor de koeling. Redelijk essentieel dus. Meteen maar de werkkleding aan en de boel loshalen. Het is zondag en alles is gesloten. Maandag om 07.55 uur was ik weer in het bezit van twee nieuwe snaren bij Brezan vandaan. Boel weer gemonteerd en rond 09.00 uur zijn we vertrokken naar Elburg.



Elburg is ook een erg leuk oud vissersdorpje om te bezoeken. Mooie oude binnenstad. Hier maar 1 nachtje gebleven om vervolgens naar Urk te varen.

Urk vinden wij een heerlijke plek. Liefst langs de steiger dicht bij het strandje. De drukte kan je opzoeken maar op de steiger is het vrij rustig. De laatste dagen was het vrij saai qua storingen zeg maar. Op een losgetilde morsekabel na waren er verder geen problemen meer.

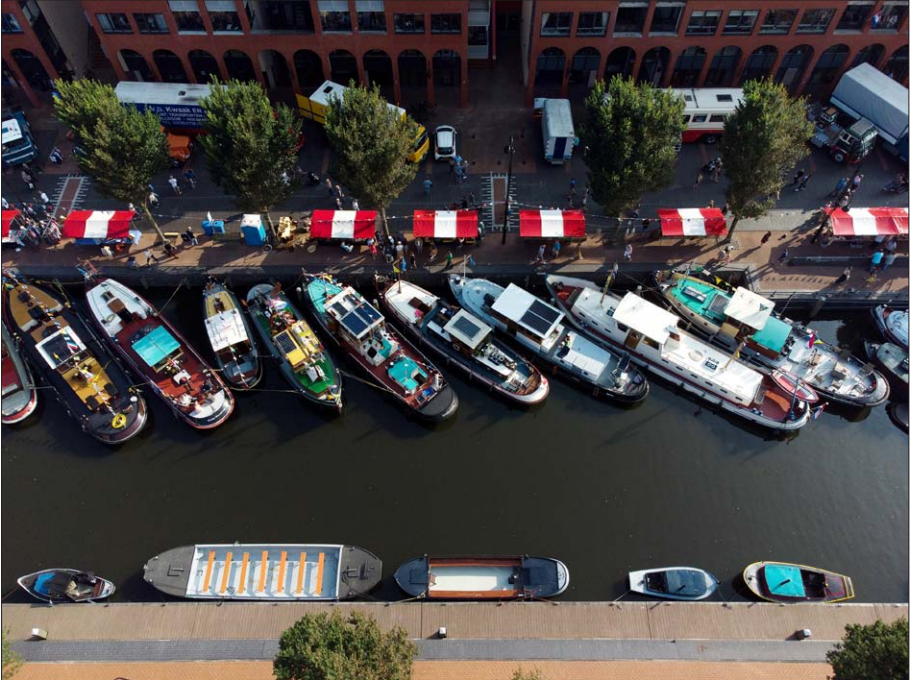
Twee weken later hebben we Geertruida weer afgemeerd in de Broekerhaven. Achteraf gezien hebben we de beste periode gehad qua weer.

We hebben niks gemist aan boord en hebben twee weken enorm genoten van en met Geertruida. Ook Queeny vond het te doen op de boot. Onderweg maar twee sleepboten (Nova Cura in Harderwijk en Woeste Willem in Urk) en twee opduwers tegengekomen. Dat vond ik wel weinig.

- Lessen voor de volgende trip:
- Niet teveel nette kleding mee. Blijft toch een werkboot.
- Genoeg onderdelen en gereedschap mee.
- De kleinste Kamado BBQ is erg fijn aan boord.
- Langer vrij nemen om nog meer te genieten.

Groet: Mslb Geertruida











NIET TEREN, WEL CONSERVEREN! PUTCORROSIE IS GOED TE VOORKOMEN

Op het eerste gezicht lijkt er wellicht niet veel aan de hand als het schip afgespoten op het droge staat, maar dan blijken er toch allemaal putjes in de scheepshuid te zitten. Als het schip lang niet uit het water is geweest, is er soms al sprake van diepe putvorming. Dat leidt tot hoge reparatiekosten voor de eigenaren. Dus steeds meer verzekerden vragen ons: hoe ontstaat deze putcorrosie en wat valt ertegen te doen?

Corrosie tast het materiaal aan

Om in de praktijk de juiste maatregelen te kunnen treffen, moeten we eerst kort de theorie induiken. Corrosie ontstaat doordat materiaal reageert op zijn omgeving en daardoor aangetast wordt. Bij putcorrosie ziet die aantasting eruit als – het woord zegt het al – putjes. Putcorrosie in de scheepsromp komt feitelijk door elektrische stroom – galvanische corrosie genaamd – die het staal aanvalt en opvreet. Metalen hebben namelijk een klein spanningsverschil ten opzichte van elkaar. Wanneer twee metalen worden ondergedompeld in een elektrisch geleidende vloeistof, zoals water, ontstaat er een soort kortsluiting. Het materiaal met het laagste potentiaal (spanning) zal dan corroderen.

Veel steigers en kademuren met name in zout en brak water zijn voorzien van kathodische bescherming (opgedrukte stroom of opofferingsanodes) om corrosie te voorkomen en de levensduur te verlengen. Wanneer een schip afmeert tegen een kade ontstaat er een potentiaalverschil, waarbij niet de kade (hoge spanning) maar het onderwaterschip (lage spanning) corrodeert. Tenzij aan boord de juiste maatregelen worden getroffen uiteraard!

Opvallende zaken

Meestal ontstaat putcorrosie bij schepen die voor langere periode of definitief stilliggen. Echter, er zijn ook gevallen van schepen bekend die volop in bedrijf zijn en veelal hetzelfde traject afleggen. De putcorrosie is dan vaak meer geconcentreerd aan één kant. De langere keuringstermijnen van 5, 7 of 10 jaar zorgen ervoor dat schepen zelden meer tussentijds het water uitgaan. Door het uitstellen van de ‘knip- en scheerbeurt’ vallen corrosieproblemen vaak te laat op. Tevens is walstroom een steeds vaker gebruikte stroombron aan boord. Zonder scheidingstransformator kan lekstroom naar de scheepsromp worden afgevoerd en corrosieproblemen veroorzaken.

Tips

Conserveren is de basis, maar er zijn meer aandachtspunten:

- Ga periodiek het water uit en zorg hierbij voor voldoende ontroesting van de scheepsromp en een goede opbouw van het conserveringssysteem voor de juiste hechting.

- Plaats voldoende anodes op de scheepsromp inclusief de koelbeunen en vervang deze wanneer nodig.
- Laat periodiek een meggertest (lekstroom) te water liggend uitvoeren, ook als er geen sprake is van een ADN-verklaring.
- Plaats een scheidingstransformator als deze nog niet aan boord geïnstalleerd is. Het voorkomt corrosiegevaar doordat de randaarde niet aan de scheepshuid wordt gemonteerd.
- Wanneer het schip voor langere tijd stil gaat, besteed aandacht aan de situatie ter plaatse en de meggertest.

Varende Vrienden van



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



BRANDBLUSSERS EN -INSTALLATIES: WAT ZIJN DE VOOR-SCHRIFTEN?

Van diverse leden en verzekeren ontvangen wij vragen over de eisen welke gesteld worden aan brandblussers en -installaties. Voor certificaatplichtige schepen is deze regelgeving best uitgebreid. Ook als u niet certificaatplichtig bent, dient u toch uw brandveiligheid in orde te hebben. Daar vaart u en uw omgeving wel bij. Waar moet u op letten?

Wat er ook gebeurt bij brand, breng eerst u zelf en andere opvarenden in veiligheid en bekommer u daarna over de brand. Belangrijker dan brandblussers zijn de rookmelders. Plaats in elk slaapvertrek een rookmelder. Juist bij brand wilt u wakker worden. Een eenvoudige rookmelder is goed, zorg wel voor een volle batterij!

Type en grootte

Schuimblussers verdienen de voorkeur, omdat poederblussers grote gevolgschade kunnen veroorzaken aan met name elektrische apparaten. De grootte van brandblussers is afhankelijk van het vaartuig en de ruimte waar zij voor zijn bedoeld. Hoe groter de brandblusser des te veiliger voor de omgeving. Een 6 liter schuimblusser past overal in elk schip. EOC stelt geen eisen aan een brandblusser, echter laat u in de winter schuimblussers aan boord hangen dan adviseren wij u blussers aan te schaffen die tegen -15 graden vorst bestand zijn. Wel is het verstandig om een brandblusser te kiezen met een drukmeter erop zodat u zelf kunt zien of de brandblusser nog op druk staat.

Locatie en aantal

De plaatsen waar brandblussers aanwezig moeten zijn, zijn afhankelijk van de inrichting van het vaartuig. Houdt rekening met de vluchtmogelijkheden bij het ophangen van brandblussers. Aan gecertificeerde schepen worden wat het aantal blussers betreft een aantal eisen gesteld. Die richtlijn kun u aanhouden,

- a) in de stuurhut
- b) in de buurt van iedere toegang tot het dek
- c) in de keuken
- d) in elke machinekamer

Keuring

Onder goede brandveiligheid valt ook het periodiek keuren van de brandblussers. Laat in principe de aanwezige brandblussers iedere 2 jaar inspecteren door een deskundige of hou de bepalingen van de fabrikant van de blusser aan.

Bron van deze artikelen: <https://varende vrienden.eoc.nl/>

Verantwoord gebruik van GTL

Met enige regelmaat komen er bij EOC vragen binnen met betrekking tot het gebruik van GTL en wat EOC als gespecialiseerde schepenverzekeraar hiervan vindt. GTL staat voor Gas To Liquid en is een dieselbrandstof die wordt vervaardigd uit aardgas. Het is een schoner alternatief voor de normale diesel.

EOC is voor innovatie, dus ook als het gaat om schonere brandstoffen. Maar er zijn altijd zaken waar rekening mee gehouden moet worden bij het gebruik van nieuwe producten.

Motorfabrikanten schrijven voor aan welke brandstofspecificaties moet worden voldaan. GTL voldoet volgens opgave van de oliemaatschappijen aan alle vereiste specificaties, behalve wat betreft het soortelijk gewicht. Enkele motorfabrikanten hebben al schriftelijk hun goedkeuring gegeven aan het gebruik van GTL, maar nog niet allemaal. Voordat u overweegt GTL te gaan gebruiken, is het raadzaam de motorleverancier om toestemming te vragen. Laat dit ook schriftelijk bevestigen door de fabrikant of uw dealer.

Ook worden ons veel vragen gesteld of de verwachte standtijden zullen worden gehaald. Motorleveranciers beschikken nog over onvoldoende informatie om hier conclusies aan te verbinden. GTL wordt immers nog niet zo lang toegepast in de binnenvaart en de pleziervaart.

Als u een overstap naar GTL brandstof overweegt, adviseren wij u dit te bespreken met uw motordealer. Houdt u daarbij rekening met de volgende punten:

- Laat u begeleiden door uw brandstof- en motordealer.
- Informeer naar de mogelijkheden van een nulmeting om de huidige conditie van uw motor in kaart te brengen. Hiermee kan uw brandstofleverancier mogelijk een indicatie geven wat in uw situatie verwacht kan worden en of er in samenwerking met de dealer nog andere zaken zijn die eerst aangepakt moeten worden.
- Volgens de leverancier is GTL een drop-in brandstof. Dat houdt in dat deze direct toegepast kan worden en bij vermenging geen problemen zal opleveren. Desondanks is ons advies de brandstoftank te controleren en schoon te beginnen.
- Controleer met name in de eerste periode de rubberafdichtingen op de motor en de bunkertank op lekkages. Ervaring heeft geleerd dat met name oudere afdichtingen kunnen gaan lekken.
- Doe aan oliebonmonstering. Dit geeft een goed beeld van de slijtage aan uw motor.

ACCU ONDERHOUD EN VOLTAGE

Als u bijvoorbeeld semi-tractie accu's niet goed onderhoudt gaan deze van binnen sulfateren en vervalt de garantie. U gaat dat dan merken doordat de accu veel sneller leeg is dan voorheen. Onderhouden betekent op tijd en regelmatig opladen (niet verder ontladen dan aangegeven) dus niet te diep ontladen, als dat wel gebeurt, verkort het de levensduur van de accu, dus zorg dat je de accu iedere keer oplaadt want een geladen accu gaat langer mee. Zorg ervoor dat het vloeistof peil op de juiste hoogte is dit voorkomt dat de loodplaten kromtrekken wat sluiting geeft. De accu altijd schoon en vorstvrij bewaren en regelmatig laden met een geschikte lader voor de accu die u wil laden en met de juiste capaciteit, zie voor meer info de Algemene gebruiksaanwijzing.

In dit overzicht kunt u zien bij hoeveel % een accu ontladen is bij een bepaald voltage.				
% Vol	6-V accu	12-V accu	24-V pakket	48-V pakket
100%	6.37	12.73	25.46	50.92
90%	6.31	12.62	25.24	50.48
80%	6.25	12.50	25.00	50.00
70%	6.19	12.37	24.74	49.48
60%	6.12	12.24	24.48	48.96
50%	6.05	12.10	24.20	48.40
40%	5.98	11.96	23.92	47.84
30%	5.91	11.81	23.62	47.24
20%	5.83	11.66	23.32	46.64
10%	5.75	11.51	23.02	46.04

Deze waarden kunnen afwijken en dienen er voor om een indruk van de ontlading van een accu (bijvoorbeeld met een semi-tractie, Agm semi tractie, Gel accu ect) te krijgen.

Percentage ontlading:

- Start accu 20%
- Semi-tractie accu 50%
- AGM semi-tractie 70%
- Deep cycle 80%
- GEL 80%
- VRLA 100%

Dit zijn richtlijnen van de fabrikant, als u dieper ontlaad verkort dit de levensduur aanzienlijk.

Bij een natte loodzuur accu, controleer u ten minste iedere 3 maanden het zuurniveau en vult u indien nodig bij met gedemineraliseerd (gedestilleerd) water. Het juist niveau is tot +/- 10mm boven de platen. De accu is makkelijk te vullen met een accu vulkan waar een speciale schenktuit op zit welke weer afsluit als het juiste niveau bereikt is. Bijvoorbeeld deze: Accu vul kan 2 ltr. Denk erom dat u een accu altijd bijvult NA het laden en niet voor het laden, dit kan overkoken van de batterij veroorzaken.

Voor iedere accu geldt dat met grote regelmaat de aansluitingen op de accu gecontroleerd dienen te worden op corrosie. Smeer deze zo nodig in met zuurvrije vaseline.

Een natte loodzuur accu kunt u controleren met een zuurweger. Met de zuurweger meet u het soortelijk gewicht van het zuur. Voordat u dit gaat meten zorg dat de accu minimaal 15min in rust is om zo een goede meting te kunnen doen. Het soortelijk gewicht van een volledig geladen accu is 1,29 kg/ltr en volledig ontladen accu is 1,13 kg/ltr (dit geldt voor een tractie batterij) een standaard lood zuur accu is het beter om niet verder te gaan dan 1,18 kg/ltr.

Veel voorkomend probleem en veroorzaker van vroegtijdig falen van een natte loodzuur accu is het zogenaamde sulfateren. Sulfateren is een proces waarbij zwaavelzuurkristallen zich hechten aan de loden platen in een accucel. Dit zorgt er voor dat de batterij niet meer in staat is de ladingen vast te houden en/of op te nemen. De voornaamste oorzaak hiervan is vaak het te hoog vullen van de cellen, maar ook een te laag zuurniveau kan hiervoor zorgen tevens te diepe ontlading is 1 van de oorzaken. U kunt sulfatering herkennen aan witte kristallen op de loodplaten. Controleer de ladingstoestand van de accu regelmatig.

U kunt met het gebruik van een multimeter makkelijk de ladingstoestand van de accu meten. Zet de multimeter op stand V= en zet de rode kabel op de + van de accu en de – op de min van de accu in het display van de multimeter zult u een waarde aflezen deze waarde correspondeert met de ladingstoestand van de accu.

Wanneer een accu voor langere tijd weggezet word, dient deze altijd eerst volledig geladen te worden. Accu's hebben door hun inwendige weerstand een zelfontlading dit kan bij loodaccu's tot wel 10% per maand zijn. Er is ook een fabel dat het goed zou zijn voor een accu om deze leeg weg te zetten. Dit is NIET het geval, dit zal de accu beschadigen en geeft grote kans dat de accu kapot gaat. Zorg dat er niets meer aangesloten is op de accu zodat er geen eventuele lekstroom op kan treden.

Heeft u een goede druppellader sluit deze dan aan op de accu zodat deze tijdens de stilstand periode in goede conditie blijft. Heeft u geen goede druppellader laad de accu dan tenminste iedere 3 maanden volledig op. Op deze manier houdt u de accu in de beste conditie en is hij weer klaar voor gebruik na de stilstand periode.

Wanneer u een accu loskoppelt dient u altijd eerst de min pool van de accu los te koppelen. Wanneer u een accu aansluit maakt u dus juist eerst de + plus vast en als laatste de -min pool.

KATWIJK





@ Artie van Duijn



@ Artie van Duijn



Doeve Makelaars jachten & schepen

Wegens goede verkopen boten ter bemiddeling gevraagd



Sleepboot Varnebank



Sleepboot Evenaar



Sleepboot Marlene met CBB



Varend Woonschip 17.40



ex Directievaartuig 17.08



Damen Inspectievaartuig



alu Patrouille 19.90 met CBB



Werkschip 29.57 met CBB

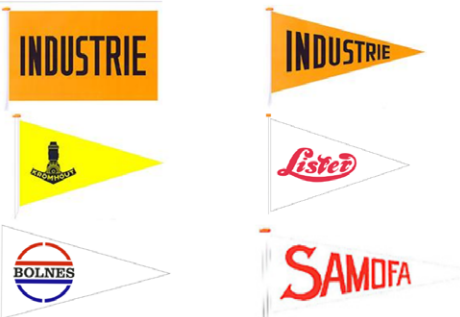
Westhavenkade 87c
3133 AV Vlaardingen

010 - 248 98 30
ook voor taxaties

info@doevemakelaar.nl
www.doevemakelaar.nl

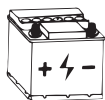


Vaart U met een historische motor?
Hang er eens een bijbehorende vlag of
wimpel bij!

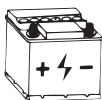


Afmetingen en prijzen van deze doeken:
<http://www.sleepduwwaart.nl/vlaggen.html>

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



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

MULTISHIPS

SCHEEPSBEMIDDELING | BROKER

Hamburger Barkas 'Gertje', woon-pleziervaartuig, bj 1965,
afm. 18.24 x 4.25 x 1.60m. Mercedes 225 PK diesel, rev.
2020, 50 draaiuren na revisie. Stoer, mooi zwaar gebouwd schip
v.v. gr. Achterdek incl. zonnetent, zeer ruime (leef)brug, grote
achterroef met functioneel kombuis, 6 slppl, nette machineka-
mer: Geheel doet gezellig aan en is goed onderhouden. € 75.000,-
Mooi woonschip, Klipper, ex oesterkrabber 'Nereide', bj. 1896,
afm. 18.00 x 4.90 x 1.60m, Kromhout 80 PK diesel. Gr. achter/
zonnedek, enorme leefbrug met gezellige zithoek en keuken met
toegang tot de ruime salon, 2 persoons hut v.v. wastafel en badka-
mer eemaast. RVS railing en een werkplaats/berging. € 69.000,-
ZGOH ex Directie vaartuig 'Engelina', bj. 1955, afm. 19.84 x
5.03 x 1.66m, GM 180 PK diesel. v.v. Ruime zonnedecken,
grote gezellige woning v.v. hoekzit en praktisch kombuis alle
zicht over het water en veel licht. Captains cabin in het ach-
terschip met eigen badkamer, 2 x 2 persoons hut v.v. eigen
douche en toilet. Zeer comfortabel ingericht schip geschikt
voor bewoning en langer verblijf aan boord. € 249.000,-
Zeegande woonkotter 'Zeewolf', bj. 1995, afm. 18.60 x 4.75 x
1.40m. Doosan 160 PK, boegschroef. Gr. achterdek v.v. zijjes,
geheel nieuw interieur: ruime brug met zicht over water, moderne
woonkeuken, badkamer, 4 slppl. hydr. kraan met zodiac, geh.
gezandstraald. Geschikt voor bewoning. ZGOH. € 275.000,-
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.

www.multiships.nl

Ronald de Jong

Dennenweg 1

8881 CJ West-Terschelling

Tel: 0227-511586

Autotel: 06-22247525



Naam: Oude Waal 1

Type: Sleepboot

Bouwjaar: 1924

Eigenaar: B.A. Wolst

Thuishaven: Rotterdam

Lengte (in meters): 12.57 m

Breedte (in meters): 3.16 m

Diepgang (in meters): 1.80 m

Kruiphoogte (in meters): 2.35 m

Werf: Fa.S.Seijmonsbergen "Concordia"

Plaats werf: Amsterdam

Land werf: Nederland

Motor merk: Industrie

Motor type: 3D41

Motor bouwjaar: 1957

Motor PK: 100

Motor aantal cilinders: 3

Keerkoppeling merk: Huttenwerk

Keerkoppeling type: HWR 170

Schroef aantal bladen: 4

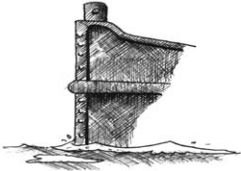
Schroef diameter (in mm): 900

Soort erfgoed: Varend erfgoed

RVEN registratienummer: 3162

Vorige eigenaar: W.J. Dekkers te Weesp





VAN KOP TOT KONT



Te Koop Industrie 3.D.6



Wij hebben besloten om onze Industrie te gaan verkopen aan een liefhebber. Vandaar dat we hem eerst aanbieden aan de leden van ons clubje van de VDMS.

We hebben er erg veel werk en plezier van en mee gehad en nog steeds. Het gaat ons aan het hart, maar het is goed zo.

De Industrie is geheel overhaald en schoongemaakt. Ook de Lister is overhaald. Ook een Industrie compressor en nog een 380 Volt compressor. Een luchtfles van 250 liter, 24 volt verlichting en accu's en dynamo.

Al met al een complete machinekamer in een 20 voets container en selfsupporting.

Het type van de Industrie is 3 VD 6 van 150 pk met een Kypers koppeling van 1:1.

De Lister is een 1 cilinder van 6 pk.

Informatie: Wim de Waardt
E-mail: spes@dewaardt-waterwerk.nl
Telefoon 06-53887963



Naam boot: Hera

Type boot: Sleepboot

Bouwjaar: 1912

Eigenaar: Kees van der Plas

Lengte in meters: 14,66

Breedte in meters: 3,69

Diepgang in meters: 1,60

Kruiphoogte in meters: 3,75

Brandmerk: 15877B Rott1979

Werf: De Maas van der wind

Plaats werf: Vlaardingse

Land werf: Nederland

Motor merk: Kromhout

Motor type: 8TS117

Motor bouwjaar: 1958

Motor PK: 140

Aantal cylinders: 8

Keerkoppeling merk: Twindisc

Keerkoppeling type: G511

Keerkoppeling bouwjaar: 1958

Keerkoppeling overbrenging: 4.35:1

Schroef aantal bladen: 4

Diameter in mm: 1300

Materiaal: Brons



Naam: Buffel**Type: Opduwer****Bouwjaar: 1920****Eigenaar: A.J. Ruibing**

Thuishaven: Leiden

Lengte (in meters): 6.20 m

Breedte (in meters): 2.20 m

Diepgang (in meters): 0.90 m

Kruiphoogte (in meters): 1.10 m

Land werf: Nederland

Motor merk: Kromhout

Motor type: 3LW (bb draaiend)

Motor bouwjaar: 1940

Motor PK: 54

Motor aantal cilinders: 3

Keerkoppeling merk: Brevo

Keerkoppeling bouwjaar: 1958

Keerkoppeling overbrenging: 1:1

Schroef aantal bladen: 3

Schroef diameter (in mm): 500

Schroef materiaal: Brons

Soort erfgoed: Varend erfgoed

RVEN registratienummer: 4989

Historie

2007-2020 Buffel, F. van der Giesen te Warmond. ??-2007 Buffel, Van der Klauw, Leiderdorp. 1991- 19?? Buffel, R.h.Lussenberg, Leiden. 19??, Rein ??



FVEN

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.