

# Inhoud

Kaartspellen.....	1
Adreswijziging of e-mail wijziging?.....	1
Van het bestuur.....	4
Beste VDMS leden en begunstigers.....	6
Op de helling.....	8
Nieuwe aanmeldingen.....	14
StuurmansKunst.....	16
Nieuwe aanmeldingen.....	18, 19, 20
Gehoord in het gangboord.....	21
Nieuwe aanmeldingen.....	22, 23
De Verzamelaar.....	24
Nieuwe aanmeldingen.....	32, 33, 34
Nieuwe aanmeldingen.....	35, 36, 37
Nieuwe aanmeldingen.....	38, 39, 40
Nieuwe aanmeldingen.....	41, 42
Botentaal voor Dummies.....	43
Zoek je suf.....	44

## KAARTSPELLEN

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

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

## 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).

Foto voorplaat: aangeleverd.

**Interim voorzitter:**

Marcel van der Molen

✉ voorzitter@motorsleepboot.nl

**Secretaris:**

Bea Pijn-Blom - Ms Bregetta

✉ secretaris@motorsleepboot.nl

**Penningmeester:**

✉ penningmeester@motorsleepboot.nl

**Algemeen bestuurslid:**

**Ledenadministratie:**

Tim & Elise Goeijenbier - Mslb. Koloniën

✉ 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

**Privacypersoon AVG**

Herriëtte Nieuwpoort

**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:**

Tim & Elise Goeijenbier - Mslb. Koloniën

✉ 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,

Mjo Pecht-van Keimpema & Hugo van Keimpema

Chrysantenstraat 36, 2431XL Noorden

☎ 06-45436358

✉ pr@motorsleepboot.nl

---

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](http://www.rivodieselservice.nl) | [info@rivodieselservice.nl](mailto: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



SCHIEPVAARTBEDRIJF

**KORN. KOEHOORN & ZN**

ANNO  
1975

Tel: 06-53413663

*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](http://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](http://www.scheepspost.info)**  
of mail aan: [wouter@scheepspost.info](mailto:wouter@scheepspost.info)



## VAN HET BESTUUR:

**Net zoals bij veel andere verenigingen heeft 2 jaar corona, geen fysieke jaarvergaderingen en evenementen, er bij de VDMS stevig ingehakt. Het bestuur heeft zo goed en kwaad als het kon de boel draaiende weten te houden, maar nu werd de last toch teveel, met alle perikelen rondom Zwartsluis. Er is onderling besloten dat het beter is een frisse start te maken en daarom leggen de bestuursleden hun taken vooralsnog neer.**

Dat dit gebeurde op de jaarvergadering was niet gepland, maar dit inzicht kwam juist op de vergadering extra naar boven en kon niet genegeerd worden. Dit was natuurlijk een moeilijke beslissing die in de pauze in klein comité werd genomen. Deze situatie is nog nooit voorgekomen en er is dus ter plaatse een bijbehorend plan van 'hoe nu verder' gemaakt. Ik vind dat we respect moeten hebben voor deze keuze, want het is vaak beter een moeilijke beslissing dan geen beslissing te nemen. Iedereen binnen het bestuur heeft naar eer en geweten zijn best gedaan. Dingen gaan zoals ze gaan en we gaan nu weer vooruit kijken.

Er is mij gevraagd om als een soort interim voorzitter te gaan kijken hoe we het bestuur weer kunnen invullen. Er is in ieder geval al een candidate benoemd die de taken van het secretariaat op zich wil nemen en Agnes heeft zich beschikbaar gesteld om haar hierbij te ondersteunen.

Het afgetreden bestuur blijft voorlopig zijn taken nog uitvoeren en tegelijkertijd gaan wij overleggen wie nog kan en wil blijven en welke randvoorwaarden daarvoor nodig zijn. Het plan is om weer terug te gaan naar een aantal basiszaken, waaronder we in het verleden goed hebben kunnen functioneren. Daarnaast willen we gebruik blijven maken van alle capabele mensen die nu al taken uitvoeren en anderen die eventueel beschikbaar zijn voor hand- en spandiensten.

De statuten zijn hier niet op voorzien, maar er wordt wel gesteld dat er binnen 6 weken een nieuwe ledenvergadering moet komen bij een aftredend bestuur. De gedachte is om dit digitaal te doen, waarbij we goedkeuring vragen voor het bestuur dat dan voorgesteld wordt. Met dien verstande dat Agnes en ik bij de volgende jaarvergadering weer terugtreden!

Om terug te komen op alle verhalen rondom Zwartsluis; er wordt nog steeds hard gewerkt om het evenement door te laten gaan. Al het voorwerk vanuit de duurzaamheidscommissie is heel belangrijk gebleken, vooral om tegenwicht te geven in het stikstof en CO2 gebeuren. Het milieu kan en mag niet genegeerd worden, helaas vallen we op dit moment nog in een gat tussen alle regelgeving in.

Het heeft ook geen enkele zin om af te gaan geven op instanties en organisaties die ver af staan van wat wij denken belangrijk te vinden. Ook wij zijn onderdeel van de natuur en we moeten ook blij zijn dat er mensen bereid zijn zich daarvoor in te zetten, net als wij dat doen voor onze schepen.

Het is daarom belangrijk een dialoog op te zetten waarbij we begrip tonen voor elkaar en ook samen voor oplossingen gaan.

Wij zien het vooralsnog positief in en hebben besloten om daarom de inschrijving in ieder geval open te zetten. Ook Woudsend gaat weer door en staat open voor inschrijving.

Verder is de keuze voor een ledenvergadering op de Moby King zeer goed uitgepakt, iedereen was blij elkaar weer normaal te zien. Tijdens een uitstekende lunch is er nog een rondvaart gemaakt en in de middag zijn Anton en Carina samen met Mathijs Wink in het zonnetje gezet voor hun enorme, jarenlange inzet.



Verder is Jan Verhoef tot erelid benoemd, als dank voor de enorme hoeveelheid werk die Jan en Mirjam samen gedaan hebben voor de vereniging.



Wij zullen jullie op de hoogte houden van de ontwikkelingen.

Wij zullen met onze "nieuwe aanwinst" veel vaaruren proberen te maken en hopen veel leden tegen te komen. Ondanks de Corona is de vereniging niet gekrompen, wat ook wel een prestatie is!

Vr Gr:

Marcel van der Molen  
Mslb. Dickens

## BESTE VDMS LEDEN EN BEGUNSTIGERS

**Afgelopen zaterdag was de algemene ledenvergadering. Tijdens deze vergadering hebben de bestuursleden helaas besloten om hun taken per direct neer te leggen. De leden die aanwezig waren hebben tijdens deze vergadering Marcel van der Molen benaderd of hij als interim-voorzitter wil functioneren samen met het nieuw gekozen bestuurslid, mevrouw Bea Pijn-Blom die het secretariaat op zich gaat nemen.**

Marcel heeft hierin toegestemd en dit is bekrachtigd door de aanwezige leden.

Afgelopen 2 jaar heeft het bestuur te maken gehad met corona, weinig tot geen evenementen, nieuwe ontwikkelingen rondom duurzaamheid, etc. Zoals u begrijpt heeft dit erg veel van het bestuur gevraagd en zijn procedures/werkwijzen dermate ingewikkeld geworden dat dit voor het gehele bestuur niet meer werkbaar was.

Wat gaat er nu gebeuren?

- Marcel van der Molen is in gesprek met de verschillende bestuursleden om te kijken of men door wil gaan en onder welke voorwaarden.
- Indien nodig zal er gezocht worden naar nieuwe bestuursleden.
- Wij verzoeken u zich aan te melden als u hierin een rol kunt/wilt spelen.
- Er zal gekeken worden welke taken er liggen en hoe dit verdeeld wordt onder de bestuursleden/commissie leden.
- Procedures / werkwijzen bekijken en eventueel herzien.
- Omdat we ervan uitgaan dat de Nationale Sleepbootdagen in Zwartsluis doorgaan, zal er met een aantal mensen verder aan gewerkt worden om te voorkomen dat dit evenement in de problemen komt.

Tijdens de vergadering is afgesproken dat in overeenstemming met de statuten er binnen zes weken een nieuwe ledenvergadering wordt georganiseerd. Dit overleg zal digitaal plaatsvinden, zodat alle leden hieraan kunnen deelnemen. U wordt binnenkort over de datum geïnformeerd.

Voorafgaande aan deze vergadering zal het interim-bestuur u informeren over de verkiesbare bestuursleden waarover gestemd zal moeten worden.

Wij begrijpen dat u wellicht nog vragen heeft. Wij verzoeken u om deze vragen voorafgaand aan de vergadering te mailen naar [secretaris@motorsleepboot.nl](mailto:secretaris@motorsleepboot.nl).

Wij hopen dat u allen aanwezig bent bij de digitale vergadering.

Marcel van der Molen



# Doeve Makelaars jachten & schepen

Wegens goede verkopen boten ter bemiddeling gevraagd



Sleepboot avontuur met CBB



Werkschip 29.57 met CBB



Sleepboot Marlene met CBB



alu Patrouillevaartuig 19.00

**Uw schip verkopen?**

**Deze ruimte is voor  
uw schip  
gereserveerd**



Groninger Bolpraam 18.60



Sleepboot Varnebank



Beurtmotor 14.00

Westhavenkade 87c  
3133 AV Vlaardingen

010 - 248 98 30  
ook voor taxaties

info@doevemakelaar.nl  
www.doevemakelaar.nl

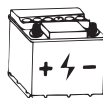


Vaart U met een historische motor?  
Hang er eens een bijbehorende vlag of  
wimpel bij!

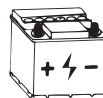


Afmetingen en prijzen van deze doeken:  
<http://www.sleepduwvaart.nl/vlaggen.html>

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  
Leegwaterstraat 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

## OP DE HELLING...

**In deze rubriek plaatsen we verhalen en foto's van sleepboot- en opduwer gerelateerde projecten. Altijd interessant om te zien waar een ander mee bezig is.**

**Hieronder Tim en Elise van sleepboot Koloniën aan het woord:**

Op 9 september 2015 zijn Elise en ik in de huwelijks-opduwer gestapt en als aftrap voor de huwelijksreis meteen doorgevaaren naar de Warmondse Schippertjesdagen. Zoals altijd lagen daar weer prachtige sleepboten en toen we daar, die paar dagen, lekker tussen ronddobberden ging het toch wel kriebelen. Wij wilden ook een sleepboot! Maar ja, de geldboom was na dat prachtige huwelijksfeest toch aardig leeggeplukt, dus die kriebel kon nog niet worden gekrabbd.

De huwelijksreis is over, het normale leven kabbelt voort en ik mag weer werken. Komt er een klant binnenlopen op mijn werk met de vraag of wij misschien zijn keerkoppeling en reductiekast kunnen reviseren. De klus lijkt niet onmogelijk maar het gaat hier niet om het kopen van een halfje bruin. Eerst dus even goed alles doornemen om een juiste offerte te kunnen maken. Echter al voor het offerte traject was afgerond, had de klant besloten de boot toch maar te verkopen.

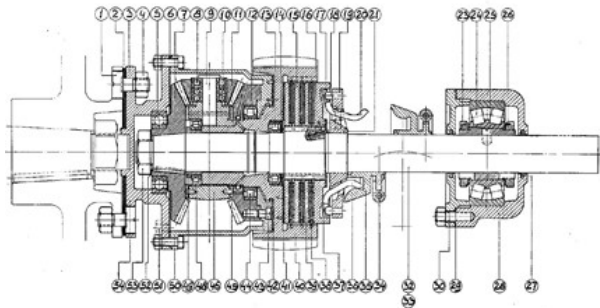
Dit leek toch wel een kans om die kriebel toch de das om te doen, dus meteen aan de beste man gevraagd of ik misschien kon komen kijken bij de boot. Balen, iemand was mij al voor... Maar met het betere denk- en gokwerk kwam ik erachter wie die eerste kijker was, dus contact gezocht en gelukkig zag hij de koop toch niet zitten. Onze kans om de boot te gaan bezichtigen.

Samen met mijn kersverse vrouw richting Haarlem gereden om de boot te bekijken. Na uitgebreid de buitenkant en de roef te hebben bekeken was het tijd voor de machinekamer. Spannend, want dit was waar het meeste geld in zou gaan zitten, dit is de plek waar die defecte keerkoppeling en reductiekast horen te staan. En inderdaad... je leest het goed...horen te staan want eenmaal in de machinekamer gevouwen, bleek dat de keerkoppeling en reductiekast al waren verwijderd en ergens in Amsterdam een nieuw onderkomen hadden gevonden.

Lang verhaal kort: het was een mooi klein sleepbootje met veel ruimte in de roef, een flinke bult werk aan de buitenkant en een halfgevulde machinekamer. Klinkt als een ideale boot om het kleine beetje geld wat nog aan die boom hing in te steken, toch? Uiteindelijk zijn we het met de eigenaar eens geworden over de prijs en een week later mochten we hem op komen halen. Voor de onderdelen van de keerkoppeling en reductiekast kreeg ik een telefoonnummer. Die moest ik maar bellen om een afspraak te maken.

Snel een afspraak gemaakt en met de aanhanger naar Amsterdam. Daar werd met de scheepskraan van alles op m'n aanhanger gezet: een pallet zoi en nog een paar bakken met tandwielen en lagers. Dit alles met de mededeling "Ik denk dat dit alles is, als je nog wat mist moet je nog maar even bellen".





Na wat informatie te hebben ingewonnen en schematische tekeningen te hebben gevonden moest het belangrijkste nog geregeld worden: een transport vanuit Haarlem richting Weteringbrug. Want zelf varen ging hem nog even niet worden met al die losse onderdelen op een pallet.

Gelukkig waren een paar bevriende mede sleepbootliefhebbers wel bereid om samen met mij het avontuur aan te gaan. Met een roeiersvlet zijn we richting Haarlem gevaren en daar het spul aan elkaar geknoopt en zo, met onze nieuwe aanwinst op sleep, weer terug naar Weteringbrug.

Mijn werkgever stelde voor de boot eerst maar even aan de steiger voor de werkplaats af te meren om te kijken wat er allemaal voor werkzaamheden moesten gebeuren. Dit was een prachtvoorstel en scheelde een hoop stress, want waar vind je binnen een week een ligplaats. En waar kan je zo dicht bij je werkbank en gereedschap liggen, nergens toch.

Nu alle onderdelen op de plaats van bestemming waren aangekomen was het tijd voor een kleine inventarisatie: wat hebben we nu eigenlijk echt gekocht.

De boot dreef, maar was duidelijk toe aan een goede rigoureuze schoonmaakbeurt en we zagen dat, op den duur, hier en daar wat ijzer vervangen moest worden.

Maar de eerste zorg was om te zorgen dat de Koloniën weer kon gaan doen waar ze voor gebouwd was en dat is VAREN.

Hiervoor moesten we eerst de toekomstige inhoud van de machinekamer weer in elkaar knutselen. Met de tekeningen in de hand ben ik de bakken met onderdelen gaan uitsorteren om te kijken of ik uiteindelijk écht alle onderdelen had om alles weer werkend te kunnen maken. Dit bleek gelukkig het geval. Al snel kwam ik erachter dat er een pakking had gelekt, hierdoor waren de lagers en alle tandwielen van de reductiekast in het water komen te staan. Al die lagers waren dus helaas afgeschreven. De tandwielen waren wel vies en aangeroest maar gelukkig niet erg aangetast en dus na een avondje tandenpoetsen wel weer te gebruiken.

De lagers moesten dus besteld worden en dat klinkt simpel en dat is het op zich ook wel. Je belt gewoon de lagerboer, geeft de nummers door en dan krijg je een offerte. En die offerte die kwam binnen, letterlijk en figuurlijk. Dat was even een tegenvallend momentje. Een offerte van 2500 Euro...daar gaan je mondhoeken toch even van hangen. Die boom waar we het al eerder over hadden was z'n vruchten al kwijt en het was ondertussen ook herfst geworden dus daar hoefden we niet veel meer van te verwachten.

Maar we laten ons natuurlijk niet zomaar uit het veld slaan, de Koloniën moest gewoon weer gaan varen. Tijdens het poetsen van 1 van de velen tanden, die offerte nog eens rustig bekeken. Daar stond al één lager op van 300 Euro... ja dan schiet het lekker op. En dan ga je nadenken en meten, dit lager was een heel dun en niet echt veel gebruikt lager. Wat nou als ik de kamer waar het lager in valt 5 mm groter draai en de neus van de as, waar het lager omheen moet, verbuss, dan kan er een lager in van 50 Euro. En met een beetje denkwerk waren de eerste 250 Euro bespaart.

Helaas gold dit kunstje alleen voor dit ene lager, voor de andere lagers heb ik de hulp ingeroepen van onze oosterburen. Op Ebay.de worden heel veel lagers aangeboden voor zeer aantrekkelijke prijzen. Na 2 avonden computerwerk had ik op Ebay een leverancier gevonden die uiteindelijk alle benodigde lagers kon leveren voor 300 Euro. En die oosterburen zijn niet alleen goedkoop maar ook snel, 2 dagen later stond de vriendelijke postmeneer al voor de deur met de verse lagers.



De vertraging van de reductiekast wordt verzorgd door 4 kroonwielen die samen op een kruis zitten. 1 van de assen van de kroonwielen zat in een uitgelubberd gat en de as zelf was daardoor ook wat afgesleten. Met behulp van een freesbank met kotterkop het gat weer netjes rondgemaakt om het vervolgens te kunnen verbussen. De as een beetje verjongd om zo een mooie strakke passing te creëren.

De kambeugel en schuifbus van de keerkoppeling hadden ook een jarenlange relatie met veel wrijving achter de rug en waren hierdoor totaal versleten.

Met een jonge motor regel je dan wat onderdelen bij een dealer en klaar is Kees. De Brons en de totale aandrijflijn zijn van 1947 dus die onderdelen zijn helaas niet meer te krijgen. Ik heb ervoor gekozen om de schuifbus te verbussen. Het versleten deel eruit gedraaid en uit een stuk gietijzer weer een nieuw binnenwerk gemaakt.



Van de kambeugel viel niks te redden en daar heb ik dus een hele nieuwe voor moeten maken. Eerst alles netjes uitgewerkt in een tekenprogramma en vervolgens computergestuurd (CNC) 2 nieuwe helften gefreesd uit een stuk massief gietijzer.

En zo komen stuk voor stuk alle onderdelen voorbij. De klemband van de keerkoppeling was gebroken, dit was de eigenlijke reden dat de Koloniën niet zo vaak meer voer. Een eerdere houtje/touwtje poging om de klemband te repareren had helaas niet gewerkt.

De 76-jarige oud-eigenaar van het bedrijf waar ik werk loopt nog regelmatig even over de werkvloer. Zo ook op een klus-zaterdag. Hij stelde voor die remband maar eens te lassen, tegen zoveel jaar ervaring kon ik natuurlijk geen 'nee' zeggen dus we hebben de klemband netjes uitgeslepen en voorbereid en zo werd de remband die middag nog gelast.

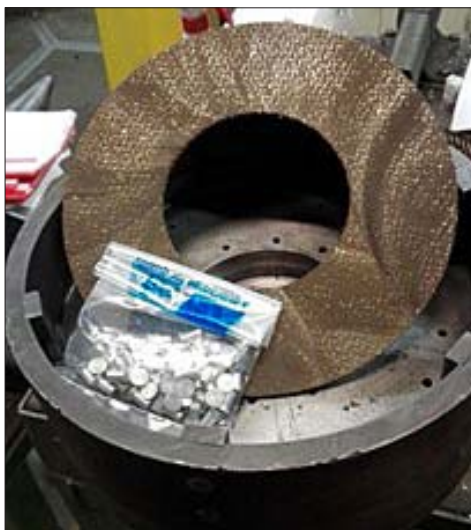
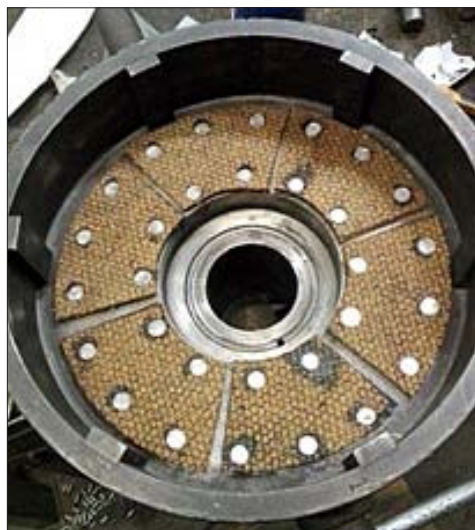
Ondertussen waren alle tanden van de tandwielen gepoetst en het huis van de reductiekast weer schoon, de reductiekast kon weer een beetje samengesteld worden. Altijd weer een mooi moment als onderdelen weer 1 geheel vormen en je er van al je werkt krijgt.



Tot zover was de keerkoppeling zelf nog niet open geweest. Omdat ik alles nu toch netjes wilde maken, ook de keerkoppeling opengemaakt om deze te controleren. Er zat nog olie in en geen water, mooi, hier waren alle lagers na badjes van ontvetter, WD40 en verse olie weer gewoon te gebruiken.



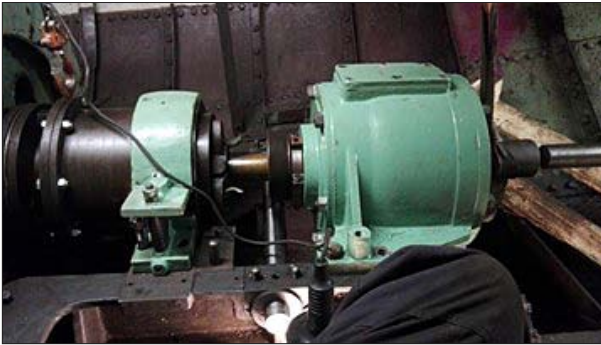
In de koppeling was er natuurlijk wel iets anders aan de hand, de voeringen waren bijna allemaal stuk en los. Dus op zoek naar voering materiaal. Ik heb me verdiept in de mogelijkheden om dit weer vast te kunnen zetten. Hierin moest ik keuze maken uit lijmen of klinken, aangezien ik lijmen altijd maar spannend vind en zeker met vetigheid, heb ik gekozen voor klinken met aluminium klinknagels. En ook in de klemband heb ik een nieuwe remvoering geklonken.



Na alle onderdelen van de koppeling ook te hebben schoongemaakt kon deze weer in elkaar. Nu kon het opbouwen van de aandrijflijn weer langzaam beginnen. Omdat



alles nu mooi schoon en vetvrij was heb ik bij de Brons-stichting een potje originele Bronsgroen besteld om de onderdelen ook weer een mooi kleurtje te geven. Verder hier en daar nog wat draaipunten verbust die, ook door de jaren heen, wat ruimer waren geworden. En toen was het moment daar, de koppeling en de reductiekast konden weer aan boord.



Een bevriende vrachtwagenchauffeur was zo aardig om het geheel, wat inmiddels z'on 300 kg woog, door het machinekamer luik naar binnen te laten zakken. En zo kwam de aandrijflijn weer stukje bij beetje bij elkaar te liggen. Het geheel moest natuurlijk nog wel uitgelijnd worden, hierbij bleek dat de motor toch best wel een stukje uit lijn had gestaan al die jaren. Dus na wat gaten te hebben omgeboord en de schroefas weer te hebben bevestigd, was hét moment daar...de eerste proefvaart op eigen kracht.

Nog geen 3 weken later was het Koningsdag in Katwijk aan Zee en dat zou het eerste evenement worden waar we met de Koloniën naartoe zouden varen. Een kleine tocht van 2 uurtjes varen over kleine kanalen zonder grote beroepsvaart of gekke dingen, dus mocht er iets misgaan dan was anker uit en om hulp roepen een prima optie. De tocht naar Katwijk, en weer terug, is prima verlopen. En met Hemelvaart hebben we de grote gok gewaagd en zijn we naar Zwartsluis gevaren voor de NSD.

Tijdens deze tocht hebben we op de heenreis wel even letterlijk voor Pampus gelegen. De koppeling begonnen iets te slippen, de koppelingsplaten waren dus goed ingelopen. Gelukkig voeren we voor de veiligheid met een andere sleepboot op, dus even een sleeplijntje uit, de koppeling strakker zetten en we konden weer door. Voor de motor was het al een tijd geleden dat hij zolang achter elkaar had gedraaid en hier en daar begonnen dus wat oliekkages op te treden. Niet schokkend en met een rolletje teflontape kan je heel veel afdichten.

Een prima tocht dus, en met dat vertrouwen hebben we ook maar meteen de proef op de som genomen en hebben we meegedaan met de trekproef voor de sleepboten. Door alle spanning en het gestamp van de Brons hebben we nooit goed gehoord wat de uitslag was. We waren tijdens het Captains diner dan ook stomverbaasd om bij de uitreiking van de eerste plaats onze naam te horen. De Koloniën had gewoon de eerste prijs gewonnen met de trekproef!! Een super beloning voor al het werk wat we tot die tijd verricht hadden.

Naam: D' Ouwe  
Type: Opduwer  
Bouwjaar: 1934  
Eigenaar: B.G Snoeij  
Thuishaven: Gouda

Lengte: 4.80 m  
Breedte: 1.80 m  
Diepgang: 0.80 m  
Kruiphoogte: 0.80 m  
Motor merk: Samofa 2s108



Onbekende naam, tot 1985 in bezit geweest van een man uit Wanneperveen (de eigenaar had meerdere opduwers). In 1985 door scouting Cornelis de Houtman te Gouda (varend) opgehaald in Wanneperveen en jarenlang ingezet door de scouting onder de naam D'ouwe. Na een carter explosie is er door Lister zelf, voor de CS 12/2 nieuwe onderdelen aan de scouting gesponsord. D'ouwe is in 1995 gekocht door een particulier uit Reeuwijk waarna de boot voor lange tijd van de radar is verdwenen. In 2020 dook de boot ineens weer op en ik kocht die als liefhebber compleet in onderdelen om er op mijn manier weer iets moois van te maken.

Inmiddels is wel bekend dat zowel D'ouwe als de Lister motor in 1995 in een behoorlijk verslechterde staat verkeerde. De man die hem kocht van de scouting had de intentie er op zijn manier weer iets moois van te maken. De Lister was eruit gehaald en verkocht. Ook was er aan de opduwer een begin gemaakt met de renovatie die door omstandigheden niet waren voltooid. In 2021 kocht ik D'ouwe compleet in onderdelen. Er was een luchtgekoelde Hatz bijgeleverd met een ZF keerkoppeling. Voor mij als liefhebber was het vooral de historie, en de oude looks die mij interesseerde.

Aangezien er aan de boot slechts pas een begin was gemaakt met opbouwen, twijfelde ik geen moment. Ik wilde zulk een mooie opduwer absoluut niet gaan voorzien van een bijgeleverde luchtgekoelde Hatz. Er kwam even nog een Lister (jp2) op mijn pad, maar helaas kon ik die niet goed in de motorruimte kwijt. Daarnaast was ook het gewicht wel erg fors voor de toch wel korte romp. Uiteindelijk heb ik er een prachtige Samofa 2s108 in weten te krijgen. Inmiddels is D'ouwe op een kleine afwerking na gereed. Technisch gezien is ze nu als nieuw, maar ze draagt nog steeds de prachtige sporen van een lange geschiedenis, want de oude nostalgische looks en de welbekende historie zijn in al die tijd niet verloren gegaan. D'ouwe is voor de komende jaren gereed voor een prachtige periode. Maar, aangezien ik inmiddels meerdere opduwers bezit, is er ook een optie om D'ouwe aan een andere liefhebber te gaan verkopen. Want voor een mooi stukje varend erfgoed zijn vast meer liefhebbers!





... papa kijk ...

# **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



# **EPIFANES®**

[www.epifanes.nl](http://www.epifanes.nl)

# StuurmansKUNST

**De gezegden 'Schipper in hart en nieren' of 'Varen zit in 't bloed' zijn niet altijd toereikend genoeg. Soms wil je het iets tastbaarder.**

**In deze rubriek mensen die het gezegde 'Het is je op het lijf geschreven' ter harte nemen en hun passie op een creatieve manier hebben vastgelegd. Kunst op het lijf geschreven. Deze keer Erik Wassenburg aan het woord:**

Of ik een tattoo heb... het antwoord is ja.

Of ik er iets over wil vertellen voor een nieuwe rubriek in De Beting, nou vooruit.

Waarom laat een mens een tattoo zetten, wanneer besluit je zoiets.

Mijn ervaring bij een eerdere werkgever nodigde niet echt uit, het was 'not done' om zichtbaar ergens een tatoeage te hebben. Daarnaast leefde 'toendertijd' het algemene beeld dat je met een tatoeage bij een bepaalde groep mensen hoorde die sociaal net iets anders in het leven stonden. Bij het aannemen van personeel werd gelet of er geen tattoo in je gelaat of hals pronkte, want daarmee kon je natuurlijk niet bij klanten over de vloer komen.

Hierdoor had een tattoo toch wel iets beladens. Ik heb een mooie tatoeage altijd kunnen waarderen maar heb er, mede door die instelling, nooit zelf aan gedacht er één te laten zetten.

Mettertijd veranderde de beeldvorming rondom de tatoeage en werd het een meer geaccepteerde lichaamsverfraaiing, vaak met een specifieke bedoeling of persoonlijke emotie erachter.

Toen ik Leonie leerde kennen had zij al een tattoo, ook om die persoonlijke reden. Ik vond dat wel wat hebben. Ik ben geen planner en ga dan ook niet gelijk rennen van 'dat wil ik ook'... , bij mij komt het zoals het komt en in dit geval kwam het ook, alleen pas jaren later.

Mijn leven is al vanaf mijn geboorte ingekleurd door scheepvaart. Pa werkte met een beurtscheepje voor de plaatselijke bouwmaterialenhandel. Dit scheepje had als motor een Industrie, en zoals bekend, dat soort motoren gaat in je bloed zitten. Met dit scheepje hebben wij jaren en jaren onze schoolvakanties doorgebracht in de haven van Katwijk. Heerlijk zwemmend in grote vrachtwagen-binnenbanden, waarvan de hele zomer de striemen - van de ventielen - op je lijf stonden.

Vaders scheepje is nog jaren in de familie geweest. Door de maritieme erfenis van paps blijft het bloed stromen voor de scheepsvaart.

De kinderen worden groter en je koopt uiteindelijk zelf ook weer een bootje en bouwt deze hobby langzaam uit naar 'MSLB Eveline' een Varend monument. En ja, dan

moet het van die tatoeage ook maar eens komen. Dat hoort toch wel een beetje bij het ruige sleepbotenleven.

Een vriendin van mijn dochter is tattoo-artist in Den Haag en had 'heel toevallig' eens een plekje over. Mooi moment voor mij om de sprong te wagen.

Ik heb alle verstandige tips ter harte genomen zoals;

- zet niet de naam van je vriendinnen op je arm, voor je het weet ontstaat er zo'n doorgestreept rijtje (grapje).

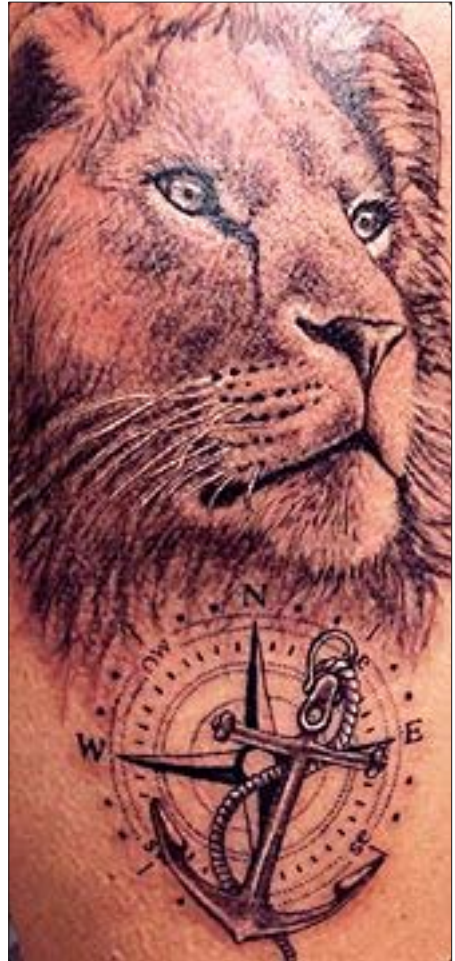
- Zorg dat wat je wilt laten zetten bij je past en onlosmakelijk met je verbonden is en vooral blijft.

Hierdoor heb ik een combinatie van:

Een leeuwenkop – Leeuw is mijn sterrenbeeld.

Een anker – vanuit het maritieme, daar waar ons anker valt zijn we thuis. Bij mijn ouders was dat vaste prik en dat voelt nu nog steeds zo.

Een kompas – die staat bij mij voor 'richting aangeven'. Ik ben nogal rusteloos van aard, kan slecht stilzitten en altijd op zoek naar 'iets'....



Er staat nog 1 lichaamsversiering in de planning, een band van scheepstouw met een element die staat voor verbinding. Verbinding van wie ik ben als mens, met ons gezin, onze kinderen en onze kleinkinderen.

Waar we ook zijn of gaan, dichtbij of verder weg, verbondenheid is er en zal er altijd blijven.

Erik Wassenburg  
MSLB Eveline

Lijkt het jou ook gaaf om aan deze rubriek mee te werken? Stuur een mail naar [mjo.hugo@motorsleepboot.nl](mailto:mjo.hugo@motorsleepboot.nl)

Naam: Bertus  
Type: Opduwer  
Bouwjaar: 1924  
Eigenaar: M. Moes  
Thuishaven: Oldekerk

Lengte: 6.30 m  
Breedte: 2.20 m  
Diepgang: 1.00 m  
Kruiphoogte: 1.20 m  
Motor: Kromhout M1

NIEUWE AANMELDINGEN



Op jonge leeftijd was ik al verknocht aan oude motoren en schepen en als jongen van vijftien ging ik met een goede vriend een keer mee naar de, toen nog, Bronsdagen. Zoals de meeste mensen misschien wel weten stond de Bronsfabriek van Jan Brons aan het Damsterdiep in Appingedam. En daar werden de Bronsdagen destijds ook gehouden.

Die dag voeren er werkelijk prachtige opduwers rond! Vanaf toen was dit een van mijn grootse wensen: ik wilde ook zo'n prachtige opduwer, het liefst eentje met een steilsteven en de welbekende geveegde kont.

Een aantal jaren later had ik hem dan eindelijk gevonden in Zuidbroek. Op de onverwachtste plekken liggen de mooiste schatten, zo ook hier, verstopt achter een oude boerenschuur lag daar eindelijk "mijn opduwer", de boot waar ik al jarenlang naar had lopen zoeken.

Inmiddels ben ik alweer drie jaar trotse eigenaar van dit prachtige scheepje, met zijn Kromhout M1. In deze jaren heb ik de opduwer compleet gerestaureerd en geprobeerd om hem weer in zijn originele staat terug te brengen. Nu kunnen wij er nog jarenlang plezier van hebben en blijft hij ook bewaard voor het nageslacht. Vorig jaar zomer (2021) was de opduwer klaar voor het grote avontuur en kon het scheepje eindelijk te water worden gelaten.

Heerlijk varen en genieten van de Kromhoutmelodieën.

Martijn Moes

Naam: Challenger  
Type: Opduwer  
Bouwjaar: 1940  
Eigenaar: M. Braak  
Thuishaven: Biddinghuizen

Lengte: 5.50 m  
Breedte: 1.70 m  
Diepgang: 0.70 m  
Motor merk: Mercedes OM636

NIEUWE AANMELDINGEN



Ik ben mijn hele leven al aan en op de Vinkeveense plassen te vinden. Mijn ouders hadden een akker aan de Vinkeveense plassen waar we elke zomer met ons hele gezin vertoefden en heerlijk genoten. Opa en oma, waar we regelmatig een bezoekje brachten, woonden ook aan de Vinkeveense plassen. En op die plassen komt heel wat voorbij. Als kleine jongen vond ik opduwers en sleepboten al fantastisch. Elke keer wanneer ik in de verte een mooi plofgeluid aan hoorde komen, stond ik al vol verwachting klaar bij het hek om te zien wat er aan kwam. Toen ik, nu al weer bijna 3 jaar terug, een rondje met de motor ging toeren, kwam ik in Harderwijk een mooie opduwer tegen waar op dat moment aan geklust werd. Uiteraard ben ik even gestopt om een kijkje te nemen en raakte ik met de eigenaar aan de praat. Tijdens dat gezellige praatje gaf hij aan nog een opduwer te hebben waarvan helaas de motor kapot was gelopen. Aangezien ik vrij handig ben (al zeg ik het zelf), draai ik mijn hand er niet voor om om een andere motor te plaatsen of de huidige te repareren.

Op de terugrit naar huis bleef de opduwer in mijn hoofd zitten... thuis het verhaal aan mijn vrouw verteld en die was ook meteen enthousiast. Om de tafel gaan zitten met de oud eigenaar en we kwamen eruit, we mochten de opduwer overnemen! En ook nog met een mooie bonus: we hebben er een leuke vriendschap aan over gehouden en varen dan ook regelmatig met de twee mooie opduwers een heerlijk rondje over de Randmeren. De afgelopen 3 jaar is het nodige onderhoud gedaan aan de opduwer. Een andere motor erin gezet, onderkant geheel kaal gehaald en nieuw in de coating gezet en ook de bovenkant nieuw in de verf. Verder nog een hoop 'kleine' dingen gedaan: de bedrading, het roer, de aandrijflijn en de gashendel hebben de nodige aanpassingen gehad. Eén van grotere plannen die ik nog heb is om een Lister CS te plaatsen. Wanneer dit gaat gebeuren is nog afwachten. Ik houd het internet geregeld in de gaten om te kijken of de juiste motor voorbij komt... Maar dit is echt een plan voor de toekomst.

Voor nu, varen en genieten!

Naam: Dinghie  
Type: Opduwer  
Bouwjaar: 2002  
Eigenaar: Pf Zeldenrijk  
Thuishaven: Vinkeveen

Lengte: 5.90 m  
Breedte: 1.60 m  
Diepgang: 0.85 m  
Kruiphoogte: 1.00 m  
Motor merk: Ruston&Hornsby 1VSO



NIEUWE AANMELDINGEN

Even een stukje schrijven over jezelf voor in De Beting! Die opdracht kreeg ik nadat onze opduwer aangenomen werd bij de Vereniging. Da's lekker dacht ik, er valt zoveel te vertellen dus waar moet ik beginnen? Allereerst was er eigenlijk geen ontkomen aan dat wij in dit wereldje zouden belanden, aangezien wij (mijn broer Ton en ik) opgegroeid zijn aan het water vlak bij de Vinkeveense plassen. Het was nog geen 10 minuten varen om via de sluis op de plas te komen.

Zo hadden wij thuis van jongs af aan een oude houten praam met een Petter melkmachinemotor waar we naar hartenlust mee konden varen. In de praktijk was het meer hozen dan varen maar man, wat een lol hadden we. Toen we wat ouder werden trok iets met wielen ons meer, zo waren er eerst brommers en wat later stapten we over op trekkers. We zijn altijd liefhebbers gebleven van oud spul. Hier gingen we dan mee naar evenementen door heel Nederland, soms namen we een oud motortje mee om mee te spelen. Jongens blijven jongens, alleen het speelgoed wordt wat bruter. Zo zijn we uiteindelijk in de oude motoren terecht gekomen. Nu zou je denken dat de stap naar een opduwer dan erg klein is maar het heeft uiteindelijk best wel een tijd geduurd voor er weer een bootje kwam. Via René Rölling zijn we in aanraking gekomen met de wereld van opduwers en sleepboten. Met hem voeren we op de Titan mee naar Warmond. Hier zijn we een beetje besmet geraakt.

Nu naar Dinghie:

Dinghy zoals ze/hij heette kwam bij ons door de brug, die mijn vader op dat moment draaide, met een nogal onguur persoon. Zoals dat soms gaat, knoopt mijn vader een praatje aan met die man en zegt dat ie het wel een leuk bootje vindt. Zegt die man "Hij is te koop hoor" en BAM....plotsklaps is ie verkocht. Die man stopt zijn spullen in wat tassen, m'n vader zet hem op de trein en zo is de familie Zeldenrijk een boot rijker. En wat voor één.. Eigenlijk een afgrijselijk ding maar met een leuk rompje, een beun eronder met een 45pk Perkins, met versnellingsbak, 4 versnellingen vooruit en één achteruit. Was net een speedboot, maar afstoppen: ho maar, een drama.



Na een paar keer een motor half onder water te hebben gehad door een lekke schroefas besloten wij het mooie rompje er toch maar uit te halen. Beun met motor en al eruit gesneden, opbouw eraf, nieuw vlak eronder gelast en dan zie je in grove lijnen wat het kan worden. Na wat familieberaad waren we eruit, het moest een opduwer worden! De motor vonden we op de motorensHOW in Nuenen en van daaruit begon de boot vorm te krijgen.

Ons eerste evenement was de Warmondse Schippertjesdagen in 2012 en zo is voor ons het wereldje van opduwers ontstaan en gaan wij alweer heel wat jaartjes naar diverse evenementen met onze opduwer Dinghie waar met recht geen tweede van rondvaart.

Dus wie zijn wij?

Ik: Fred Zeldenrijk

M'n broer: Ton Zeldenrijk

En m'n meissie: Sabrina Bokhorst

---

## GEHOORD IN HET GANGBOORD

- Wist u dat ... u de verenigingsvlag aan bakboordzijde hoort te voeren
- Wist u dat ... de Oranjevereniging Vianen de Nationale Sleepbootdagen Vianen 2023 gaat organiseren
- Wist u dat ... wij de oude rubriek 'ik geef de pen door aan.....' weer nieuw leven in willen blazen
- Wist u dat ... we hiervoor leden zoeken die iets leuks willen vertellen
- Wist u dat ... u zich hiervoor aan kunt melden bij [mjo.hugo@motorsleepboot.nl](mailto:mjo.hugo@motorsleepboot.nl)
- Wist u dat ... Mslb. Odilo van Eddy Mötter uit Maasbracht de Joop van den Ende prijs heeft gewonnen.

2019	Opd. Grutte Pier
2020	MSLB Wieringen
2021	- -
2022	MSLB Odilo

Naam: Bona Spes 5  
Type: Sleepboot  
Bouwjaar: 1949  
Eigenaar: T. Bakker  
Lengte: 9.10 m

Breedte: 3.10 m  
Diepgang: 1.15 m  
Kruiphoogte: 1.90 m  
Motor merk: Kromhout 5TS117  
Motor bouwjaar: 1975

NIEUWE AANMELDINGEN



De aantrekkingskracht van deze sleepboot is o.a. de maat. We zochten een boot die klein genoeg is om eenvoudig op de vrachtwagen te passen. Omdat we vaak op afgesloten wateren werken en ook regelmatig ver in Duitsland moeten zijn, was dit een harde eis. Verder moest het een gelaste boot zijn waar we nog wat van konden maken en hij moest relatief veel ruimte hebben. Best wat eisen, maar dat is gelukt.

We hebben afgelopen kerst de boot geheel in de bekende kleuren geschilderd en voorzien van een nieuw duwstevan en diverse kleine (rvs...) aanpassingen. Op het moment van schrijven wordt er een stuk vlak vervangen en wordt de boot voorzien van een nieuw hennegatskoker en stuurwerk. Om aan de Stage V emissie-eisen te voldoen staat er nog een her-motorisering op de planning. Zo blijven we lekker bezig, toch.

---

### Nieuwe begunstiger:

Tja. Een stukje schrijven. Een vraag waarvan je wist dat deze zou komen. Waarom begunstiger? Tja. Uit de categorie "opa verteld" ging het mis op het moment dat er bij mijn ouders voor de deur per schip zand werd aangevoerd voor een nieuwbouwwijk in Alkmaar, midden jaren 60. Dit heb ik niet eens zelf zo bewust meegemaakt. Maar mijn broer had van 1 van de sleepboten een schaalmodel(letje) gemaakt. Die heeft lang prominent op de boekenplank gestaan. Met als gevolg dat ik sindsdien de Harmke, en daarmee alle sleepboten, interessant heb gevonden. Uiteindelijk loopt het leven altijd anders dan je aan het begin had bedacht. De Harmke heb ik nagezocht en die ligt in Vreeswijk, vrijwel naast de Museumwerf. En ik blijf het een mooi schip vinden. Maar zelf een sleepboot? dat is toch een brug te ver. Dan maar begunstiger bedacht ik me recent. Was lid van de Motorboot maar dat was het niet. Opgezegd dus. Weg er mee. Kortom, in een notendop de reden van mijn aanmelding. Ben benieuwd of dit jaar 2022 qua evenementen daarbij weer op stoom(.....) mag komen, gelijk in het tijdperk van voor de pandemie. Groet uit Alkmaar, Klaas Winder.

Naam: Dropje  
Type: Opduwer  
Bouwjaar: 1926  
Eigenaar: B.G Snoeij  
Thuishaven: Gouda

Lengte: 4.10 m  
Breedte: 1.15 m  
Diepgang: 0.75 m  
Kruiphoogte: 0.75 m  
Motor merk: Sabb G10

NIEUWE AANMELDINGEN



Open opduwer Dropje.

Dit prachtige kleine dropje is gewoon echt leuk!

Een opduwer... of is het misschien eerder zo dat dit één van de eerst gebouwde buitenboord motoren moet zijn geweest? Wie zal het zeggen.

Afijn, deze open opduwer kwam spontaan op ons pad en is gewoon een hele leuke aanvulling van de vloot.

Wij willen ons enthousiasme voor oude varende nostalgie graag doorgeven aan de volgende generatie en met deze opduwer is dat prima gelukt. Bij het zien van Dropje werd onze 8 jarige zoon direct enorm enthousiast. En zo kunnen we hem de kans geven om met varende erfoegd op te groeien.

Toekomst:

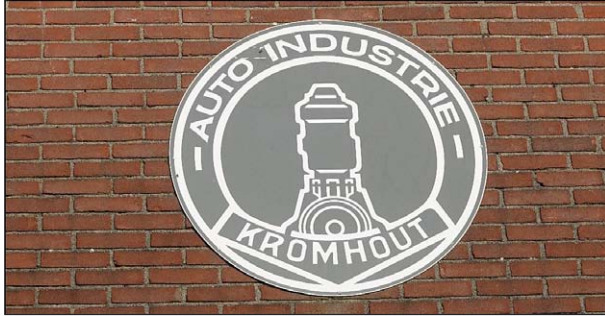
Zelf varen we al met een Kromhout en we weten dat Dropje, toen nog Caatje, ook werd aangedreven door een Kromhout, een K1.

De wens is groot om Dropje weer in die staat terug te brengen en we zijn dus pas echt tevreden als er weer een K1 in staat.

Als we tussen de weinig beschikbare motoren toch een geschikte Kromhout K1 vinden, zullen we deze dus zeer waarschijnlijk in het bootje zetten. Dan kan de volgende generatie het varende erfoegd ook weer vol enthousiasme ten tonele brengen!

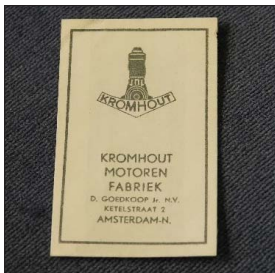
## DE VERZAMELAAR

**Volgens Wikipedia: Een persoon die, bij wijze van hobby of tijdverdrif, een collectie van een bepaald type voorwerpen aanlegt. In deze rubriek een kijkje achter de schermen bij de verzamelaars die het leuk vinden hun schatten met ons te 'delen'. Voor deze editie zijn we bij Jan van Leeuwen op de koffie geweest om zijn Kromhoutverzameling te bekijken.**



Mooie plaat op de muur van de loods

Na 3 kwartier rijden eerst even een bakkie met Jan en Debbie in de mancave. Daar viel onze bakkes al open, maakt niet uit waar je naar keek, overal stond het Kromhoutlogo op. Van 4-kleurenpen tot zakmes, van sigarenboortje tot suikerzakje, van elektriciteitskast-zegel tot dasspeld. Je kan het zo gek niet bedenken of Jan heeft het. Machtig mooi om al die ouwe meuk (respectvol uitgesproken) te zien! Dit ging een mooie middag worden.



Suikerzakje



Kentekenbewijzen, lepeltjes, speldjes etc.

En toen begon Jan te praten:

Het is allemaal begonnen met de Jozina, het laatste Woerdense vrachtscheepje. De Jozina komt uit 1923 en is nog helemaal origineel. Op vakantie gaan deden wij vroeger met ons gezin met de boot, een Westlander met een DAF. We voeren regelmatig langs de Jozina en telkens als we haar passeerden zei m'n pa "Moet je kijken wat een mooi scheepje, die is nog helemaal origineel en er staat een Kromhout in". Ik had daar nog nooit van gehoord, ik was 11 ofzo. Als we dan weer terugkwamen in Woerden hetzelfde riedeltje "Kijk, daar ligt ze weer met een originele Kromhout

erin". Dat maakt indruk, als je pa met zoveel ontzag over een schip praat. Daar is het Kromhoutvirus begonnen... en dan helpt een aspirientje niet meer.



Emailen bord



Origineel bord, met metaaldetector opgeduikeld

Toen ik oud genoeg was, een jaar of 19, ben ik bij schipper Vijfhuizen, van de Jozina, gaan vragen of ik eens aan boord mocht kijken.....

Hij was vrij duidelijk, nee, dat mocht niet en hij smeedt ook direct de deur voor mijn neus dicht.....misschien met het verkeerde been uit de kooi gestapt.

De aanhouder wint en na poging 3 werd ik binnengevraagd voor een bakkie koffie... hij zei "Ga nu maar eens zitten en vertel maar eens wat je wil". Het verhaal van m'n pa verteld en gezegd dat ik de motor graag wilde bekijken. Dat hebben we gedaan en hij zag dat ik echt oprecht geïnteresseerd was, met name in de Kromhout M0 14PK.

Zo kwam ik als nummer 2 op de lijst te staan. Een lijst van mensen die eventueel de Jozina mochten kopen. Uiteindelijk kwamen er 22 personen op die lijst te staan. Niet gek natuurlijk, een schip uit 1923 en nog helemaal origineel, dat vind je nergens.

Er waren al mensen uit Amsterdam geweest die een flink pak geld hadden meegenomen om meteen een deal te sluiten. Maar, nee, hij was niet te koop, het schip mocht de familie niet uit. De vader van schipper Vijfhuizen had het schip ooit besteld en was dus de eerste die haar mocht besturen, schipper Vijfhuizen is er als tweede schipper op gekomen, na zijn vader. Het schip is vernoemd naar zijn moeder: Jozina. Als je dat allemaal bij elkaar optelt snap je dat er een grote emotionele waarde achter zit.

Toch kwam de Jozina door omstandigheden plotseling te koop. Wij waren toen met de Tobbert (een naam die mijn pa destijds vaak voor mij gebruikte), een opgebouwd Kagenaartje, aan het varen op de Biesbosch. Je snapt, meteen de kinderen ingeladen en hup, in één ruk terug naar huis.

Thuisgekomen meteen erheen, gehandeld en toch duurde het nog twee weken. Er stond nog een nieuwe motor voor in het ruim, een British Leyland 6 cilinder met koppeling alles erop en eraan uit 1977, gloednieuw nog in het krat. Deze had de man er in willen bouwen om weer vracht te gaan varen. Dat inbouwen is nooit gebeurd dus ik moest die motor erbij kopen.... maar een Leyland is geen Kromhout,



wat moest ik met dat ding? Dat werd een kleine discussie en nachten wakker liggen. Tot m'n ex Anneke zei, doe het nu gewoon, die Leyland verkoop je wel weer. Later heb ik de Leyland geruild tegen een Kromhout 2M1.

De Jozina was dus vanaf dat moment van mij, als derde eigenaar. Toch wel een jongensdroom die uitkwam.

De boot vanuit Driebruggen naar de haven van Woerden gevaren. Prima tochtje. Alles eraf, de hut eraf, de hele mikmak zo konden we onder alle bruggen door naar waar ik toen woonde. Daar heb ik de motor bij mij achter het huis nog een tijdje op  $\frac{3}{4}$  vermogen laten draaien omdat de motor zolang niet gedraaid had. Terwijl ik nog wat dingetjes aan het doen was in de machinekamer, beetje poetsen, hoorde ik 'Knats!'. Het zal toch niet....de kop....gebarsten.

De platkoppen hebben 6 kleine kanaaltjes naar boven en van de 6 zaten er 2 dicht, het is dus onevenredig warm geworden en toen scheurde de kop. Ga voor zo'n Kromhout nog maar eens een kop zoeken.

Overal en nergens gezocht, toen kwam ik een M1 tegen met een platkop. Een type zwaarder maar toch gekocht. Dus een M0 aan boord een M1 als losse motor... en toen ging het helemaal mis...toen wilde ik ook de M2 en de M3 en de M4 en de M00...

Nu was dat een kleine afleiding maar er moest toch een andere kop komen.

Na overal en nergens zoeken kwam ik bij Ooien een M0 tegen waarvan de hele cilinder kapot was maar er zat wel een goeie kop bovenop die ik kon gebruiken voor de Jozina.

Ik ging voor de kop, maar kocht de motor en toen ik hem kwam ophalen bleek dat ik het hele scheepje gekocht had, want toen ik vroeg: hoe hijsen we hem eruit? Zei de eigenaar: "uithijsen? Je mot dat hele ding meenemen, kost nu veel teveel aan stalling!" Haha, nou ja dat akkefietje was dus ook opgelost.



Kromhout M4



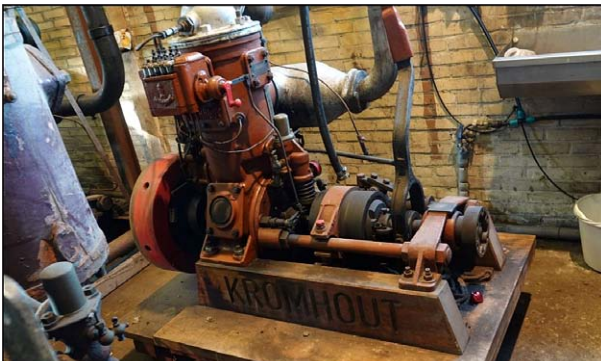


Een kleine greep uit de verzameling

Als je zoveel motoren hebt, krijg je ook wel eens de vraag welke dan favoriet zijn. Erg lastig, maar hier komen ze: M00 is favoriet vanwege het mooie verhaal. Deze heb ik van de familie Busker gekregen. Ik had toen de M0, M1, M2 en M3 al bij elkaar verzameld maar de grootste en de kleinste had ik nog niet. Dit zijn de M00 en M4, die zijn ook erg zeldzaam. Van de M00 zullen er denk ik nog maximaal 10 over zijn.

Toen kwam Maarten, een vriend van m'n vader, een bakkie doen bij pa en hij had gehoord dat ik Kromhoutmotoren had. Hij wilde graag even kijken bij de verzameling en hij heeft z'n ogen uitgekeken. Hij merkte op dat ik toch wel echt een liefhebber was en dat hij thuis ook nog e.e.a. had staan, want hij en zijn zoons hadden een museumpje gehad van hun verzameling maar waren daar mee gestopt. Een hoop motoren waren al verkocht, maar er stond nog wel wat op zolder, daar kon hij slechter afstand van doen want daar had de man zelf mee gevaren.

Ik loop de trap op naar zolder en ik kijk zo tegen een M00 aan! Hoe is het mogelijk. Dus ik kijk Maarten aan en die zegt, "Jôh ik kom nog wel een keer een bakkie doen bij je pa en dan hebben we het er wel over".



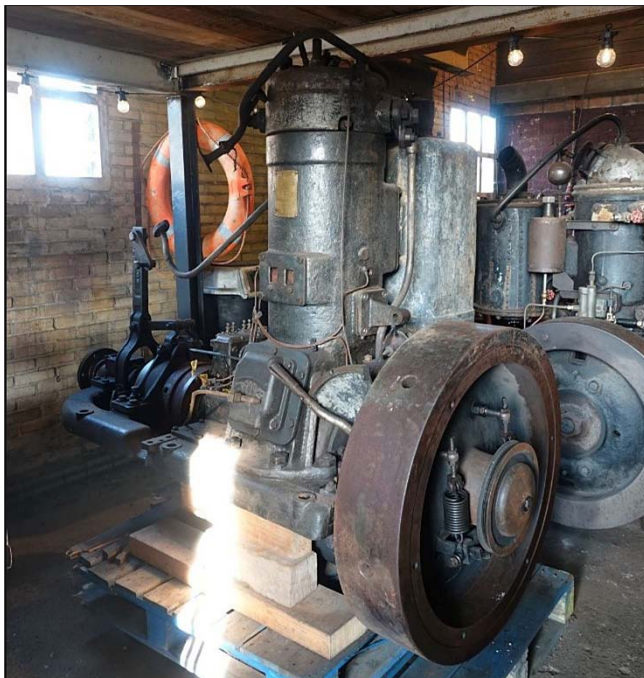
Kromhout M00

En ja, hij kwam weer een bakkie doen en lekker ouwenelen maar geen woord over die motor. Dus zelf maar het onderwerp aangekaart en hij zou het er met z'n jongens over hebben. Dat duurde weer 3 weken, weer gebeld en uiteindelijk het verlossende woord...ik mocht de motor hebben als ik een mooie gevulde enveloppe in het kerkezakje doneerde.

Om dit verhaal en omdat het echt een schitterend ding is die prachtig draait, staat de M00 op nummer 1.

De andere is de SD2 een tussenvorm tussen de gloeikop en de hogedrukmotoren. Ze hebben er bij Kromhout Brake in Duitsland een Deutz-kop opgezet. Kromhout Brake heeft ongeveer van 1913 tot 1930 bestaan. Toen werden de Duitsers eigenwijs, ze wilden hoge druk en hebben gietstukken laten maken om dit aan te passen maar Kromhout Nederland was het daar niet mee eens. In Nederland vonden ze middeldruk het meest betrouwbaar en de samenwerking werd stopgezet.

Ik heb dus zo'n overgangsmotor, heel bijzonder. Gelukkig zit het Kromhoutplaatje nog op de motor anders zou niemand het geloven.



Kromhout SD2

Nummer 3. In de Jozina staat een M0 en omdat dit mijn eerste Kromhout is, is dit toch wel een grote favoriet.

En ik heb er ook ooit eens één op een filmpje gezien maar ik zag aan de dingen die er op zaten dat het niet een M0 was die gewoon hier bij Kromhout Nederland vandaan kwam. Ik heb die mensen toen aangeschreven. De motor kwam uit een Nederlands vrachtscheepje dat naar Engeland voer. Die ging daar stuk en is van de Thames naar binnen gesleept. De motor is er direct uitgehaald en die is bij de vader van de mensen met het filmpje terecht gekomen, deze mensen waren helemaal gek van stoom, vaders zou 'm weer in orde maken.

Een deel van het carter was kapot, flinke schade. In die tijd konden er nog wel onderdelen uit Nederland komen maar dat duurde te lang en die mensen moesten verder, dus uiteindelijk is de motor er niet meer ingekomen. Maar de man heeft de motor gehouden, helemaal weer in orde gemaakt en stond er wel eens mee op fairs, daar kwam ook dat filmpje vandaan. De mensen wilden het motortje nog niet verkopen maar ik heb m'n nummer achtergelaten dat als ze zover waren ze mij zeker mochten bellen. En dat is uiteindelijk gebeurd.

Net voor Engeland dicht ging, i.v.m. corona, ging de motor op transport. En toen kwam hij aan, uitgepakt... en jeemigdepeemig, dit is dus de tweede Kromhout Brake. Hij komt uit Duitsland, het is een echte Kromhout, maar er zitten andere kenmerken aan. Het is nr. 313 hetzelfde als het kenteken van Donald Duck. (ken je klassiekers)

Dan nog een mooie, de 4TS is misschien niet bijzonder, maar omdat wij 'm met z'n allen, m'n vader, broer, zoon en vrijwilligers Frans van Bergen en "Mr. Kromhout": Han Mannaert, uit een bunker hebben getrokken gaat deze dus ook nooit meer weg.



Kromhout 4TS

En ook deze heeft een mooi verhaal. De 2KS2 is in de oorlog door Kromhout van stationair zelf scheeps gemaakt, gewoon een koppeling erachter gehangen en het brandstofsysteem aangepast. Dus een stationaire landmotor met frame en al in een Groninger boltjalk gezet omdat ze moesten roeien met de riemen die ze hadden (en



daadwerkelijk roeien was duidelijk geen optie). Dat is dus ook een hele bijzondere en die hebben m'n pa en ik saampjes uit dat tjalkje in Groningen gehaald.



Kromhout 2KS2



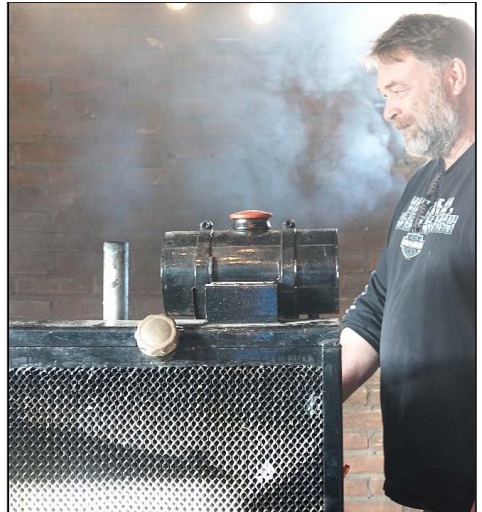
Wingwheel, de ideale hulpmotor

Bij mijn verzameling streef ik ernaar om er van elk type 1 te hebben. De K1 is de enige waar ik er 2 van heb, de stationaire en de scheeps. De rest zijn allemaal andere types. Ik heb zelfs de allerkleinste Kromhoutmotortjes, een wingwheel, een hulpmotortje voor op een fiets en nog een jetmotortje van een kolibrie helikoptertje.

En aan het andere eind van het motorenscale heb ik ook een 8FD240 8 cilinder van 20,5 ton, een prachtig verhaal hoe we die opgehaald hebben maar het verhaal van het originele handleidingboekje wat bij de motor hoort, is nog mooier.



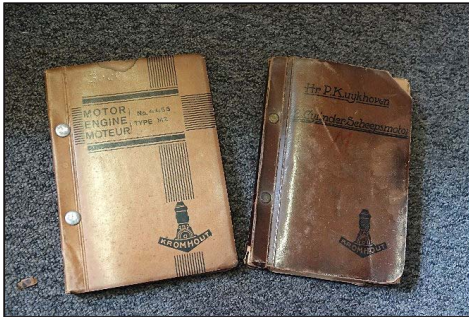
Kromhout 8FD240



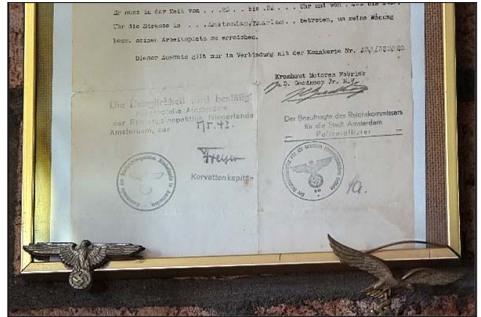
Even spelen

Dit boekje zat er niet bij. Er stonden destijds 3 van die 8FD240 op een rij voor de watervoorziening van heel Friesland, als de stroom uitviel konden ze geen water meer leveren dus moest er noodstroom zijn. 1 is er ooit verkocht aan het buitenland en één is er aan een scheepvaartschool gegeven en de laatste van de drie staat nu bij mij.

Wat blijkt nu later, iemand uit Oudewater waar wij zakelijk onze aggregaten huren en kopen had er destijds één gekocht en die is naar Gambia gegaan. Hij had er toen de originele boeken bij gekregen. Nadat ik dat ding had opgehaald, zet één van die jongens dat boek op Marktplaats. Ik gebeld en ik mocht 'm komen halen en wat denk je, precies hetzelfde nummer als mijn motor! Zoveel jaren ertussen en 'm dan toch vinden is goud.



Handleidingboekje



Ausweis zodat de arbeiders naar de fabriek konden

Ik heb natuurlijk al een prachtige verzameling, maar toch heb ik nog een grote wens. Ik zou er zo graag een Kromhout RO 1 of 2 aan toe willen voegen maar deze zijn helaas onvindbaar.

Deze hobby is prachtig, niet alleen het zoeken en verzamelen, maar ik maak ook zoveel waanzinnige dingen mee en ontmoet zoveel fantastische mensen. Het levert de mooiste verhalen op.

**Wil jij ook van die prachtige verhalen kunnen vertellen? Wordt dan vrijwilliger en kom op zaterdag sleutelen aan die prachtige Kromhout motoren. Meer info via: [vanleeuwenj@outlook.com](mailto:vanleeuwenj@outlook.com)**



Naam: Joke  
Type: Opduwer  
Bouwjaar: 2019  
Eigenaar: X.S van Dijk  
Thuishaven: Vinkeveen

Lengte: 6.50 m  
Breedte: 2.05 m  
Diepgang: 0.80 m  
Motor merk: Mitsubishi S4I



NIEUWE AANMELDINGEN

De Joke is vernoemd naar de vrouw van de oud-eigenaar van Aannemingsbedrijf Frans Zaal te Vinkeveen. Als klein jongetje had ik al wat met het bootje. Ik was al een paar keer meegevaren en vond het een stoer bootje. Op een gegeven moment ben ik haar uit het oog verloren en is ze verkocht buiten Vinkeveen. Jammer. Later heb ik haar nog gespot op de Zaan.

Fast forward, Koningsdag Katwijk 2018:

We lagen heerlijk met de boot in Katwijk en al scrollend op Marktplaats kwam ik de Joke tegen. Daar was actie nodig. Gelukkig kwam vriend Sijmen langs. "Kom jij van de week nog in Zaandam?" vroeg ik. "Dat denk ik wel", zei hij. "Wil jij dan in Zaandam even bij de Joke kijken of het nog wat is?"

Onderweg naar huis, van Katwijk naar Vinkeveen, kreeg ik een bericht van Sijmen. "Ik ben in Zaandam geweest en ik heb de Joke gelijk maar gekocht voordat ze bij de verkeerde terecht komt." Dat is nog eens meedenken! Goed geregeld.

In juni heeft vriend Hugo haar met het opduwerconvooi vanuit Oude Wetering naar de Opduwerdag Vinkeveen gevaren. Ze was weer thuis op het Vinkeveense water! Een mooi moment want hier hoort ze gewoon thuis, veel (oud)schippers en dorpsgenoten herkenden haar ook meteen op de opduwerdag.

In november is ze bij ons de werkplaats in gegaan en verbouwd tot wat ze nu is. April 2019 hadden we de eerste proefvaart met de nieuwe voortstuwing.

Nu wordt ze nog regelmatig ingezet voor hand en spandiensten in de natte aanmerij en ook voor pleziervaart en evenementen kunnen we haar gebruiken.

Met vriendelijke groet,  
Xander



Naam: Riant  
Type: Opduwer  
Bouwjaar: 1925  
Eigenaar: J.F Balvert  
Thuishaven: Nieuwkoop

Lengte: 5.90 m  
Breedte: 1.90 m  
Diepgang: 0.90 m  
Kruiphoogte: 1.20 m  
Motor merk: Samofa 2S108

NIEUWE AANMELDINGEN



Ons sleepboot/opduwer-avontuur is ruim 32 jaar geleden begonnen op de Sleepbootdagen in Amsterdam met (onze eerste) opduwer Riant.

Aan deze opduwer hebben we heel wat gedaan, een andere motor erin gezet en nog veel meer. Toen een sleepboot gekocht en daar waren we zo druk mee dat we besloten de opduwer te verkopen.

Naarmate m'n boys ouder werden, toch weer het idee om een opduwer erbij te kopen. Dat is gelukt, we hebben een erg leuk opduwertje kunnen kopen.

Ook meteen weer een bak werk, want we wilden alles zó maken als wij dachten dat het goed was. Dus alles onder handen genomen motor, kuip, dek noem maar op. Een mooi en leerzaam project.

Het naambordje van de oude opduwer (nu stad Utrecht) was bewaard gebleven en kon op de nieuwe opduwer worden geschroefd.

We hopen met opduwer Riant nog vele jaren te kunnen varen en leuke evenementen te bezoeken.

Groetjes, Sjors en Margo

---

### ***Nieuwe begunstiger:***

Voorletters: E-M  
Voornaam: Michel  
Achternaam: Van Dyck

Naam: CORNELIS VI  
Type: Sleepboot  
Bouwjaar: 1949  
Eigenaar: B.C. Blokland  
Thuishaven: Stellendam

Lengte: 13.00 m  
Breedte: 3.00 m  
Diepgang: 1.00 m  
Kruiphoogte: 2.70 m  
Motor merk: Mercedes OM352



De aantrekkingskracht van deze sleper.....

Ik ben normaliter juist van de Puur Hollandse sleepers, je kent het wel: steilsteven, houten stuurhut, flinke beting op z'n reet, dubbel geveegde kont en uiteraard een Oud Hollandsche laagtoerige gasolie-stamper in de machinekamer. Maar toen deze boot voorbijkwam was ik eigenlijk op slag verliefd. Het scheepje heeft een prachtig lijnenspel en ik ben er gewoon voor gegaan, volg je hart... Mijn plannen met Cornelis VI zijn niet zo heel spannend. Ik wil de functionaliteit en beleving aan boord naar deze tijd brengen zonder de mooie karakteristieke punten te verliezen.

Mvg Benjamin

---

Naam: Furie  
Type: Sleepboot  
Bouwjaar: 1930  
Eigenaar: C.c. Tanis  
Thuishaven: Stellendam

Lengte: 13.00 m  
Breedte: 3.20 m  
Diepgang: 1.20 m  
Kruiphoogte: 2.40 m  
Motor merk: Daf 575



Naam: Geertje  
Type: Sleepboot  
Bouwjaar: 1931  
Eigenaar: J.H. Jansen  
Thuishaven: Harderwijk

Lengte: 8.50 m  
Breedte: 2.30 m  
Diepgang: 1.00 m  
Kruiphoogte: 2.00 m  
Motor merk: Samofa 2-S-208



**NIEUWE AANMELDINGEN**

Ik ben Jan Jansen, in 1952 ter wereld gekomen in Harderwijk en trotse bezitter van de sleepboot Geertje. Mijn opa viste met een eigen botter, de HK82, vanuit Harderwijk, ik stam dus af van een oud vissersgeslacht, water en varen is mij met de paplepel ingegoten. Mijn interesse gaat uit naar techniek en dan vooral verbrandingsmotoren, die hebben mijn speciale aandacht. Door deze interesse ben ik in mijn jonge jaren de opleiding werktuigbouwkunde/mechanica gaan volgen. Na mijn studie heb ik een aantal jaren in loondienst gewerkt als constructeur machinebouw en vanaf 2000 heb ik een eigen ingenieursbureau gehad in de machinebouw. Afgelopen jaren kreeg ik steeds meer belangstelling voor de sleepvaart en heb ik ook verschillende sleepvaartdagen bezocht, wat vond ik dat prachtig. Nu ik met pensioen ben heb ik meer tijd voor andere dingen en tijd om mijn hobby's op te pakken. Lange tijd gezocht naar een opknappertje en zo viel mijn oog op de sleepboot Geertje, te koop aangeboden via Marktplaats. Ik was op slag verliefd! Op de geringe afmetingen, het eigenwijze stuurhutje maar ook op de motor. Ik heb als jonge Harderwijker nog stage gelopen bij motorenfabriek Samofa Harderwijk, hoe leuk is het dan dat er nu zo'n motor in mijn eigen boot staat.

Zoals gezegd, was ik op zoek naar een opknappertje en inderdaad dit is een scheepje dat nog wat aandacht nodig heeft en dat vind ik fantastisch om te doen. Ik hoefde dan ook niet lang na te denken over de aanschaf en we hebben haar vorig jaar (2021) vanuit Zwartewaal in twee dagen, zonder problemen, naar Harderwijk gevaren. Een prachtige ervaring met een prachtige aankoop, ik heb er nog geen seconde spijt van gehad! Ook het verleden van het scheepje (1931) boeit mij, mijn doel is om Geertje weer zoveel mogelijk in de originele staat te brengen. Ik ben nu dus lekker bezig met krabben, schuren, verven, lassen en andere leuke werkzaamheden aan deze dame. De vaart zit er lekker in want Geertje ligt in ons boothuis en dat betekent dat ik geen last heb van de weersomstandigheden. Verder wil ik een aantal sleepvaartdagen gaan bezoeken, met Geertje uiteraard, en heerlijke tochtjes maken op de randmeren rond Harderwijk. De gemeente Harderwijk gaat binnen nu en 2 jaar een aantal vaste ligplaatsen voor historische schepen reserveren en Geertje zal ook een vaste plek krijgen in het Waterfront.

Naam: Happiness  
Type: Sleepboot  
Bouwjaar: 1931  
Eigenaar: B. Stegenga  
Thuishaven: Sloten

Lengte: 15.40 m  
Breedte: 4.20 m  
Diepgang: 1.55 m  
Kruiphoogte: 3.85 m  
Motor merk: Caterpillar D326



**NIEUWE AANMELDINGEN**

Sinds 1999 zijn wij al sleepbootbezitters. Tot 2021 zijn wij de eigenaren van de Maderi geweest en in deze periode hebben we haar ook van kop tot kont gerestaureerd, van ijzerwerk tot betimmering, alles is aangepakt.

Maar in al die jaren hebben we natuurlijk ook met veel plezier gevaren. Zo ook afgelopen zomer. Sinds 4 jaar konden we eindelijk weer 3 weken aaneengesloten met de Maderi vakantie vieren. Dit omdat we in de tussentijd een ander belangrijk project hadden: het restaureren van onze woning.

Tijdens deze vakantie kwamen we erachter dat het tijd was voor iets anders. De Maderi is 3.20 m breed en vrij laag gebouwd en als er dan een flinke Industrie 2vd5 in de buik staat, blijft er in de achterroef weinig staruimte voor een toilet en slaapvertrek over. Nog 20 jaar krap op het húske (wc) zitten, was voor ons geen optie.

Nadat de Maderi verkocht was moest er wel spoedig weer wat nieuws komen. Gelukkig vonden we al snel een ander schip dat aan onze wensen voldeed: de Happiness. De Happiness is een prachtig gelijnd schip dat bij Amels in Friesland gebouwd is en nog voor 95 procent mooi geklonken is. Ook de Caterpillar is volledig gereviseerd. Met veel stahoogte en een technisch volwaardige installatie, hebben we nu een mooie basis om dit schip verder naar onze eigen wens te maken.

Helaas heeft dit schip wel één nadeel... er staat geen Industrie in.

Maar wat niet is kan nog komen.....

Bennie en Annet Stegenga

Naam: MRD-Commander  
Type: Sleepboot  
Bouwjaar: 1961  
Eigenaar: L Van der Meer  
Thuishaven: Rotterdam

Lengte: 24.12 m  
Breedte: 6.25 m  
Diepgang: 2.40 m  
Kruiphoogte: 7.50 m  
Motor merk: Bolnes 5-knl



**NIEUWE AANMELDINGEN**

Begin 2021 hebben wij de STC-Albatros kunnen kopen van het STC (Scheepsvaart en Transport College), voor ons als enthousiast MRD team was dit een droom die uitkwam.

En waarom dan? We houden van mooie schepen en “ouwe karren” en we mogen deze oude patrouilleboot uit Rotterdam toch zeker bij mooie schepen scharen. Wat een fantastische lijnen en wat vaart dat geweldig!

Ook de dubbele functie ijsbreker en blusboot is uniek en dat in combinatie met de prachtige Bolnes. We zijn blij dat we op dit schip mogen werken!

Onze schipper (voormalig schipper/eigenaar van Beunschip Riscio) heeft voornamelijk met Bolnes en Industrie gevaren en onze machinist heeft zijn oorsprong in de visserij en daar met Industrie en Stork gevaren. Beiden kunnen ons juweeltje van een ouwe kar dus ook zeker waarderen.

Maar ook onze, met zijn 19 jaar, jongste medewerker van MRD is weg van het schip, zo hebben we een bemanning die met plezier aan het werk gaat.

Plannen? Alles zo netjes mogelijk en origineel houden en een mooi emissie label halen met de Bolnes!

Riscio of Risico? Even navragen



Naam: Limburgia  
Type: Sleepboot  
Bouwjaar: 1942  
Eigenaar: R. Fransbergen  
Thuishaven: Maasbracht

Lengte: 28.15 m  
Breedte: 5.98 m  
Diepgang: 1.90 m  
Kruiphoogte: 5.00 m  
Motor merk: Brons ED 10038



Beste Sleepboot Vrienden.

Mijn naam is Roelof Fransbergen, geboren op 7 September 1952. Vanaf de lagere school had ik maar 1 ding voor ogen en dat was varen. Als kleine jongen mocht ik mee met mijn vader op een Kempenaar en later, in 1967, mocht ik, nog steeds met mijn vader, als matroos mee op de Monopool sleepboot Wiljaco-F. Deze sleepboot voer rond met een 2 x 230 pk 6 cilinder Deutz type 428.

Wij waren destijds, via Kooren Rotterdam, verhuurd aan Adriaan Volker voor het aanleggen van de 5e/7e Petroleumhaven Europoort. Daarna baggerwerk op de Grevelingen en het IJsselmeer, in die tijd ben ik doorgroeid en mocht ik de mooie titel 'Kapitein' gaan gebruiken. Toen de baggerwerken voor ons waren afgelopen zijn wij voor de Stichting gaan varen. Vaak met 2 lege Willem van Driel schepen naar Maasbracht en vervolgens weer met een geladen schip richting Rotterdam of Amsterdam. Al snel bleek dat het financieel-economisch geen optie meer was om met 460 pk voor de stichting te blijven varen, de Wiljaco-F ging tegen de kant en mijn vader besloot de boot om te bouwen tot duwboot.

Ik stapte over op een andere Wiljaco, de Wiljaco-F-F. Deze keer een Dortmunder 67 x 8.20 met een 310 pk Deutz 8 cilinder, type 428. In 1977 heb ik deze boot overgenomen en in 1979 weer verkocht. Hiervoor in de plaats kwam een in 1967 gebouwde 73 X 8.25 met een 560 pk Catterpillar type D 379. Dit laatste schip is in 1985 verkocht en zijn we met het hele gezin in Maasbracht aan wal gegaan. Op die manier hoefden onze kinderen niet meer naar het internaat. Omdat stilzitten geen optie is heb ik eenmaal aan wal een bevrachtingskantoor opgezet. En met succes mag ik wel zeggen. Dit kantoor is nu inclusief diverse duwbotten en -bakken en Rederij Stiphout overgenomen door mijn 3 kinderen. Dit betekent dat ik weer iets meer tijd heb voor mijn hobby: sleepboten.

Ik heb mijn hele leven met plezier in en op het water gewerkt en heb gewoon een zwak voor sleepboten. Een hobby die ik zo lang als mogelijk uit wil blijven oefenen. En alsof het zo had moeten zijn: ik had meer tijd voor m'n hobby en uit het niets kwam de sleepboot Limburgia in 2020 te koop!

Samen met Alie meteen een afspraak gemaakt met de eigenaar en een week later stonden we het spreekwoordelijke handjeklap te doen op het achterdek. De koop was rond, we waren een prachtige sleepboot rijker. Omdat hobby en zaken best samen kunnen gaan exploiteren wij de Limburgia commercieel voor speciale sleepwerken, maar komen ook erg graag naar de diverse evenementen.

Nog een klein stukje historie:

De Limburgia (ex Matthaus) is in 1942 gebouwd bij Gebroeders Boot in Leiden. Omdat de boot in opdracht van de Duitse firma Schless werd gebouwd, is de Limburgia gelukkig gespaard gebleven tijdens de Tweede Wereldoorlog.

De Limburgia was destijds uitgerust met een stoommachine op kolen en is midden jaren '60 omgebouwd naar oliestook. De vorige eigenaar heeft de stoommachine er uit laten halen en er een 8 cylinder Brons ED direct omkeerbaar uit 1947 in laten plaatsen. Deze Brons is afkomstig uit een Coaster die 2 jaar op de bodem bij Vlis-singen heeft gelegen en die na berging bij Olthof Cappelle volledig is gereviseerd. Hij draait nog altijd als een zonnetje.

Met vriendelijke groet.  
R. Fransbergen

---

Naam: Trijn  
Type: Opduwer  
Bouwjaar: 1925  
Eigenaar: X.S van Dijk  
Thuishaven: Vinkeveen

Lengte: 5.80 m  
Breedte: 1.84 m  
Diepgang: 0.70 m  
Motor merk: Bolinder W7



Naam: Penny Lane  
Type: Sleepboot  
Bouwjaar: 1939  
Eigenaar: R. van der Nagel  
Thuishaven: Steenwijk

Lengte: 12.00 m  
Breedte: 3.70 m  
Diepgang: 1.40 m  
Motor merk: Industrie 2vd4



We zochten voor onze mooie Industrie 2vd4 een passende sleepboot en die hebben we gevonden. Het bootje lag al vanaf 2016 aan het Duitse Waddeneiland Nordeney. We zijn eerst de machinekamer ingedoken voor wat meetwerk, want die Industrie moet er natuurlijk wel inpassen en daarna hebben we de rest van het bootje goedkeurend bekeken. Alles klopte dus meteen een bod gedaan.

Een paar dagen later een telefoontje vanuit Duitsland dat het maar door moest gaan. Omdat de weersvoorspellingen prima waren en de getijden ook goed uitkwamen, hebben we gelijk maar actie ondernomen en onze nieuwe aanwinst in 3 dagen naar Steenwijk gevaren. De GM 4-71 staat al op de wal. Alle voorbereidingen zijn klaar en de Industrie 2vd4 zal binnen enkele dagen op zijn fundatie worden gezet. De planning voor nu is de boot technisch vaarklaar te maken voor het nieuwe vaarseizoen en uiteraard een aantal evenementen bezoeken! Groetjes, Reinoud

Naam: Sterna  
Type: Sleepboot  
Bouwjaar: 1942  
Eigenaar: J Welles  
Thuishaven: Leeuwarden

Lengte: 17.16 m  
Breedte: 4.39 m  
Diepgang: 1.69 m  
Kruiphoogte: 3.80 m  
Motor merk: Rolls Royce 646-1



Naam: Volharding  
 Type: Sleepboot  
 Bouwjaar: 1895  
 Eigenaar: R van 't Klooster  
 Thuishaven: Loosdrecht

Lengte: 15.08 m  
 Breedte: 3.15 m  
 Diepgang: 1.20 m  
 Kruiphoogte: 3.50 m  
 Motor merk: Brons 1 TB



Wij zijn nieuw als lid van deze leuke vereniging maar niet nieuw in het sleepbotenwereldje. Het is al weer meer dan 15 jaar geleden dat we dit prachtige model sleepboot met de mooie oude Brons in ons bezit kregen. We varen dus al een tijdje rond met de Volharding.

Naam: Zephyr  
 Type: Sleepvlet  
 Bouwjaar: 1970  
 Eigenaar: J. Fens  
 Thuishaven: Bergen op Zoom

Lengte: 15.00 m  
 Breedte: 4.50 m  
 Diepgang: 2.00 m  
 Motor merk: Caterpillar  
 Motor type: D343



Deze prachtige gave, door van Goor gebouwde, vlet is nog geheel in originele staat. De boot is voor recreatief gebruik, met name voor het bezoeken van evenementen.

Met vriendelijke groet,  
 Jan Fens

Naam: Wrotter  
Type: Sleepboot  
Bouwjaar: 1927  
Eigenaar: P.M van IJzendoorn  
Thuishaven: Koudum

Lengte: 12.00 m  
Breedte: 2.50 m  
Diepgang: 1.10 m  
Kruiphoogte: 2.00 m  
Motor merk: Samofa 2S108

## NIEUWE AANMELDINGEN



Ik ben opgegroeid in de watersportwereld en sleepboten hebben mij van kleins af aan al getrokken en dan komt er een moment dat je ervoor gaat.

Toen ik deze sleepboot op Marktplaats tegenkwam moest ik er gewoon heen om hem te bezichtigen: Een langzaamloper in de machinekamer, een pracht van een achterdek en een fantastische geveegde kont. De boot lag in Den Haag en toen ik daar samen met m'n vader aankwam wist ik het al: dit wordt mijn nieuwe project!

Na een mooie 3 daagse tocht van Den Haag naar zijn nieuwe thuishaven in Koudum, kon het opknappen beginnen. Inmiddels is de sleepboot in topstaat gebracht en heb ik al heel wat vaaruren gemaakt.

Heerlijk met Wrotter op vakantie geweest want daar is hij met z'n geringe diepgang en klappbare stuurhut ideaal voor, ik kan echt overal komen.

Genieten man! Ik heb deze sleepboot nu bijna een jaar in mijn bezit, maar wil ooit een grotere sleper met een achterkajuit. Maar tot die tijd ga ik met deze prachtige boot nog vele mooie tochten maken!



## BOTENTAAL VOOR DUMMIES

*Omdat er in ons wereldje geen prietpraat gesproken wordt maar wij een geheel eigen jargon bezigen, in deze rubriek een kleine greep uit de maritieme woordenschat vertaald voor de nieuwelingen onder ons.*

### **Amsterdammer:**

Niet een persoon met een nogal sterk accent.

Wel een mooi gelijnd motorschip oorspronkelijk gebruikt als grachtensleper in Amsterdam

### **Antifouling:**

Niet een Engels woord tegen idioterie.

Wel een middel dat het onderwaterschip beschermt tegen aangroei van algen



### **Anode:**

Niet een leuke moderne meisjesnaam.

Wel een zinken broodje dat corrosie tegengaat



### **Baard:**

Niet die bos onder een kin.

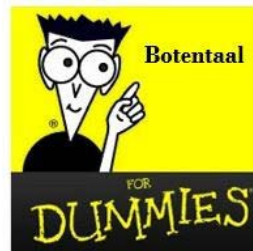
Wel aangroei van mossen onder de waterlijn



### **Baggerschip:**

Niet een waardeloos schip.

Wel een schip dat bij het baggeren ingezet wordt



## ZOEK JE SUF

A	D	K	G	O	T	E	N	I	G	N	I	L	E	X	H	J	S
G	R	E	B	B	A	W	Z	L	I	W	U	E	S	R	V	B	R
A	U	R	F	G	Z	I	N	E	J	S	M	D	P	E	L	K	E
N	T	L	J	O	I	E	T	R	G	A	K	E	I	T	K	A	G
G	H	E	U	V	R	I	E	V	S	N	V	N	E	T	L	P	I
B	R	R	G	A	P	P	C	T	K	W	B	V	P	I	O	U	L
O	Z	R	V	A	P	S	K	C	U	U	T	E	E	B	O	C	L
O	H	O	K	I	O	O	S	O	N	O	H	R	R	S	T	I	I
R	Q	B	H	O	M	I	T	K	K	Z	C	G	S	R	M	J	W
D	S	C	R	B	D	S	E	G	O	O	E	A	S	E	I	N	J
L	S	T	U	E	P	R	H	G	P	R	N	D	F	P	T	E	I
O	A	I	M	E	E	C	N	I	B	Z	K	E	B	P	H	R	R
M	S	C	E	N	B	I	X	K	O	V	K	R	H	I	R	S	V
V	I	H	O	I	T	W	G	Q	L	I	E	I	E	H	S	N	R
F	C	G	K	E	P	A	Z	P	D	V	D	N	C	C	B	L	H
S	Q	L	B	I	L	L	R	J	E	J	K	G	B	S	M	G	I
S	Q	W	R	V	W	M	D	T	R	L	U	I	W	A	G	E	N
M	T	W	I	H	P	A	P	J	G	C	C	N	O	H	D	E	K

- BETING
- DEK
- KAPITEIN
- KOMBUIS
- LUIWAGEN
- PIEPERS
- SCHIPPERSBITTER
- VRIJWILLIGERS
- BORREL
- DEKKNECHT
- KAPUCIJNERS
- KOPBOLDER
- MAST
- SCHEEPSTOUW
- VAREN
- ZWABBER
- BUNKEREN
- GANGBOORD
- KLOOT
- LEDENVERGADERING
- MATROOS
- SCHIPPER
- VLAG

**Puzzel**  
PLEZIER!