

Inhoud

Kaartspellen.....	1
Adreswijziging of e-mail wijziging?.....	1
Van de bestuurstafel.....	4
Op tour achter het roer.....	4
Bord voor de kop.....	5
Beestenboel aan boord.....	6
Scheepsverhalen, de geboorte van een opduwer.....	8
Botentaal voor Dummies.....	10
Scheepsminiaturen.....	11
Op de helling.....	12
Zoek je suf.....	15
Koningsdag Katwijk.....	16
Van kop tot kont.....	20
Van kop tot kont.....	21
StuurmansKuNst.....	22
Motorsleepboot Odilo.....	24
Hermotorisering Motorsleepboot Odilo, deel 2.....	25
Nieuwe aanmeldingen.....	32 - 43
FVEN.....	44
Bestellen VDMS vlaggen	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).

Interim voorzitter:

Marcel van der Molen

✉ voorzitter@motorsleepboot.nl

Secretaris:

Bea Pijn-Blom - Ms Bregetta

✉ secretaris@motorsleepboot.nl

Penningmeester:

✉ penningmeester@motorsleepboot.nl

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 | 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

Skippen en Hamel

Motoren Accu's
Keerkoppelingen
Aggregaten

Tel: 06-53413663

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.

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

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



VAN DE BESTUURSTAFEL

We mochten weer met vele leden naar de Nationale Sleepbootdagen. Eindelijk!!!

Een mooi resultaat, want achter de schermen is ontzettend hard gewerkt door bestuur en alle commissies om de NSD door te laten gaan.

Tijdens de extra ledenvergadering op 22 april stemden alle 30 aanwezige leden in met het voorgestelde interim bestuur.

Ook op de reguliere ALV hadden de daar aanwezige leden al akkoord gegeven met de benoeming van Marcel van der Molen als interim voorzitter voor de periode van een jaar.

Het bestuur gaat zich ook na Zwartsluis met volle vaart inzetten.

Behouden vaart.

Namens het interim bestuur
Bea Pijn-Blom

OP TOUR ACHTER HET ROER...



De lente is begonnen en de zomer staat al te trappelen om ook op het toneel te verschijnen. Dit betekent dat de meesten van ons weer op pad gaan met de opduwer of sleepboot. De woeste wateren bevaren of juist lekker ergens dobberen.

Wij en, ik weet bijna zeker, meer mensen met ons zouden graag meegenieten van jullie avonturen en lezen wat voor routes er gevaren of gedobberd zijn.

We zouden het te gek vinden als jullie je belevenissen met ons willen delen!

Je verhaal(tje) met foto's mag je mailen naar mjo.hugo@motorsleepboot.nl

Wij kijken nu al uit naar de mooie verhalen.

Fijne vakantie allemaal!

geniet ervan!

BORD VOOR DE KOP

Niet iedereen heeft een vaarbewijs en het is toch interessant en leuk om te weten wat de borden betekenen die je tegenkomt. In elke uitgave laten we een kleine greep uit de bordenjungle zien.



Verboden ligplaats in te nemen binnen de aangegeven meters



Toegestaan ligplaats in te nemen tot de aangegeven meters



Verboden te ankeren en ankers, kabels en kettingen te slepen



Toegestaan om te ankeren

BEESTENBOEL AAN BOORD

Herken je dat ?

Je zoekt bepaalde foto's in je wolk.....niet die roze maar die van Google, en voor je het weet zit je te janken.....zoveel mooie momenten bij elkaar.....

Momenten die herinneringen zijn geworden omdat ze nooit meer terugkomen.... Door relaties die op de klippen lopen.... waardoor vriendschappen stranden..... Mooie mensen die ons zijn ontvallen.....mensen die je eigenlijk niet wil missen... Zonder hen is de (evenementen) lol er letterlijk vanaf.

Maar ja.....zo gaat dat hè.

In mijn cloud heb ik gevonden wat ik zochtmijn scheepshond.....die ook niet meer onder ons is... (Genoeg gejangt Bri).

De harde kern kent haar nog wel (de zachte misschien ook).



Uggy.....op evenementen was haar naam Tuggy....De nationale werden de "sleephonddagen"..



Omdat ze met een riem om haar nek geen poot verzette. Kleine Uggy.... poeslief voor kinderenmaar niet voor de poes. Uren kon ze onder mijn achterdek liggen pitten..... altijd was ze erbij.

Bij onze eerste trekproef met de Ouwevos in Zwartsluis lag ze op de machinekamer verbaasd te kijken waarom al die mensen zo verbaasd naar haar keken.

Zo kan ik nog wel even doorgaan.....never a dull moment met Ug....

Ze was niet mijn eerste.....ook niet mijn laatste...maar het was wel MIJN allesie.

Bri

Doeve Makelaars jachten & schepen

Wegens goede verkopen boten ter bemiddeling gevraagd



Beurtmotor 14.00



Sleepboot 19.45 met CBB



Sleepboot Varnebank

Uw schip verkopen?
Deze ruimte is voor uw schip gereserveerd



Werkschip 29.57 met CBB



Sleepboot Marlene met CBB



Sleepboot 14.50

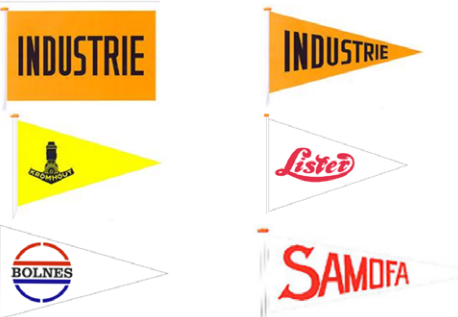


Sleepboot Avontuur met CBB

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

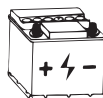


Vaart U met een historische motor?
Hang er eens een bijbehorende vlag of wimpel bij!

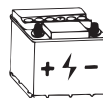


Afmetingen en prijzen van deze doeken:
<http://www.sleepduwvaart.nl/vlaggen.html>

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

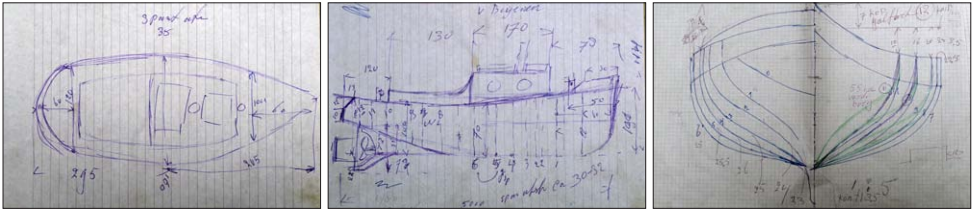
Prijzen: zie website!

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

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

SCHEEPSVERHALEN, DE GEBOORTE VAN EEN OPDUWER.

Bij het maken van een opduwer komt heel wat kijken. Piet Nooij, van de sleepboot Gerrie, is drie jaar geleden begonnen met de bouw van een opduwer. Hij wilde dit niet doen door het aan elkaar lassen van de platen, maar op de echte oude wijze door de opduwer helemaal te klinken. Hij had hier al ervaring mee opgedaan bij het opknappen van zijn sleepboot Gerrie en toen is ook het idee ontstaan om een geklonken opduwer te bouwen. Voor het ontwerp heeft hij een bestaande opduwer gebruikt, Eerst alles opmeten en omzetten in een tekening, of liever een schets, van wat hij wilde bouwen.



Materiaal regelen en uiteraard goed gereedschap. Hiervoor heeft hij klink gereedschap geleend van het Kromhoutmuseum in Amsterdam. En wat belangrijk is bij het klinken een oventje om de klinknagels te verhitten. Volgens Piet werkt dat beter dan een smidsvuur omdat het verbranden van de klinknagels dan kan worden voorkomen.



Om echt aan de gang te gaan mocht hij de loods van zijn zoon gebruiken en hierdoor kon Piet 's winters aan zijn droom werken. Zomers uiteraard niet, want dan wordt er gevaren met de Gerrie.





Over twee jaar hoopt Piet zijn opduwer klaar te hebben. Een motor heeft hij al. Dat is een twee cilinder Bukh van 20 Pk. Zelf ben ik heel benieuwd naar het eindresultaat en hoop ik dat het in de komende twee winters lukt om alles af te krijgen. De romp ziet er al veelbelovend uit.

GH



... wat rooie diesel ... bloed, zweet en tranen zul je bedoelen ...

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.

Allemansend:

Niet een collectieve lugubere poging tot.

Wel een stuk touw met daaraan een kwast die vroeger, toen toiletpapier nog niet bestond, gebruikt werd op schepen voor de persoonlijke hygiëne. Na het poepen gebruikte men het allemansend om de billen schoon te vegen waarna het allemansend weer terug in zee werd gegooid. Door het zoute zeewater bleef het uiteinde van het touw schoon. Het andere gedeelte van het touw zat vast aan de reling.



Bak:

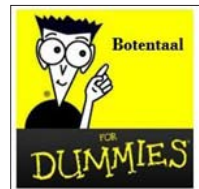
Niet een goeie mop

Wel een sleepschuit die alleen bestaat uit laadruimte

Bakboord:

Niet een goeie mop die kante boord is

Wel een moeilijk woord voor links



Bakdekker:

Niet het broertje van de dakdekker

Wel een scherp gesneden motorjacht met extra veel leefruimte onder het lange voordek.

SCHEEPSMINIATUREN

Max van Scheltinga uit Osingahuizen Friesland bouwt scheepsminiaturen op verzoek. Jarenlang werkte hij in de scheepsbouw bij Jelle Talsma Franeker en weet als geen ander hoe je een schip bouwt. Max woont met zijn vrouw in de oude Jelle Talsma werf in Osingahuizen waar hij ook zijn werkplaats heeft.

Onlangs vierde mijn man zijn verjaardag en ontstond het welbekende dilemma, 'wat geef je hem voor zijn verjaardag'. De vrouw van Max was voor mij geen onbekende en bij toeval kwam zijn hobby ter sprake. Een idee was ontstaan, contact werd gelegd en foto's van het betreffende schip uitgewisseld. Een bezoek aan de werkplaats bevestigde dat het een geslaagd kado ging worden. Verschillende minischeepjes staan tentoongesteld, de ene nog mooier dan de andere, 'allemaal schaal 1 op het oog', vertelt Max. Er wordt niet gemeten maar destemeer gekeken.

Stiekem appte ik met Max dat wanneer we met de 'Hester' langs zijn huis voeren en hij deze even gedetailleerd kon bekijken. Na een paar weken kwam de eerste foto van de romp en gestaag kwam de mini 'Hester' tot leven. Het mooiste moest nog komen, de reactie van manlief. Total flabbequested viel een stilte waarop een Fisherman's Friend moment volgende, maar daarna, 'zo blij als een kind'!

Wilt u ook een model van uw boot neem dan contact op met Max.
Mob: 06-13593350

Hester Hylkema



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.

Deze keer Peter IJzendoorn aan het woord.

Ik heb met speciaal gereedschap overal de roest verwijderd en alles in de epoxy primer gezet. Het gehele schip is voorzien van een 2 componenten verfsysteem.



Het onderwaterschip heb ik helemaal van voor tot achter kaal gekrabd en geschuurd en dan was 12 meter lengte best een heel eind. Vervolgens die afstand nog een paar maal met de roller afgelegd om het verfsysteem weer opnieuw op te bouwen met verschillende lagen.

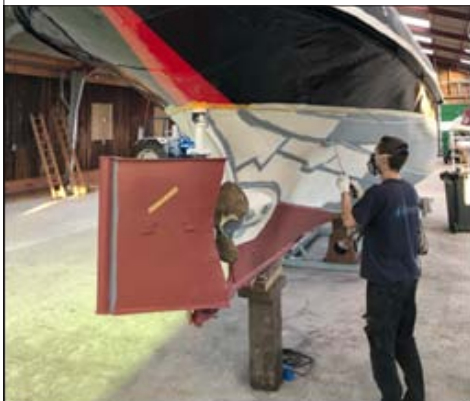
Mijn vriendin is gelukkig ook gek van de sleper en helpt ook mee, zij heeft een mooi rood Samofa-logo op de uitlaat geschilderd.

Bij het schuren van de romp kwam ik nog wat bijzonders tegen, namelijk twee ingeroeste letters: S A. De klinknagels zitten nog op de romp, er hebben vroeger twee uitgeslepen letters opgezeten en die zijn ingevreten.



Via Facebook heb ik in verschillende groepen een oproep gedaan om erachter te komen waar deze letters voor staan, helaas kon niemand mij helpen. Ikzelf dacht Sleepdienst Amsterdam.

Misschien dat lezers van De Beting mij verder kunnen helpen? (Denkt u te weten waar de letters S A voor staan, mail het naar: mjo.hugo@motorsleepboot.nl dan zorgen wij dat het bij Peter terecht komt). Ik heb de letters in ieder geval wit geverfd toen de romp in de aflak zat want dit zijn toch leuke details.



In het achterdek heb ik een paar nieuwe stukjes gelast en meteen de hoek van het opboeisel naar het achterdek rond geplamuurd zodat het water er niet blijft staan en het mooi wegloopt naar de gaten.

De motor is technisch helemaal nagekeken en omdat we toch zo lekker bezig waren hebben we de Samofa meteen een beurt gegeven. De tweecilinder kan er voorlopig weer even tegenaan.



Na het hout flink met de schuurmachine onder handen te hebben genomen is het houtwerk ook in meerdere lagen 2 componentenlak gespoten. Wat knapt dat op, je ziet het onder je handen tot leven komen.

Toen we de sleepboot ophaalden uit Den Haag zaten de tanks vol drap en, vanwege flinke golfslag op het Markermeer, kwam de drap in de brandstofleidingen. Niet handig maar met een beetje vindingrijkheid kom je een eind. Ik heb een slang rechtstreeks vanaf de brandstofpomp in een jerrycan diesel gehangen en zo ben ik naar huis gevaren. De tanks heb ik later gereinigd en doorgespoeld.

Wat heb ik nog meer vervangen/ opgeknapt?

Het stuurhut scharniermechanisme heb ik hersteld zodat de stuurhut weer klapbaar is, verder nieuwe koelslangen op de motor gezet, nieuwe koelvloeistof en olie erin gegoten, filters vervangen, nieuwe accu's erin, verse acculader, dynamo nieuw, WC ingebouwd, koelkast ingebouwd, gasfornuis aangesloten en een wasbakje met stromend drinkwater uit de kraan geïnstalleerd.

Ook heb ik nieuwe stoffering in de boot en een nieuw afdekkleed voor de stuurhut laten maken.

Wat een mooie hobby heb ik toch!

* Heb jij ook een leuk project voor deze rubriek? Mail dan je foto's en verhaal naar mjo.hugo@motorsleepboot.nl

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

ZOEK JE SUF

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

- AANMEREN
- ANTIPOULING
- BUNKEREN
- KATWIJK
- REPARATIE
- STUURHUT
- ZOMERVAKANTIE
- ALLEMANSENDJE
- AVONTUREN
- HARING
- KONINGS DAG
- ROER
- TREKPROEF
- ZONNETJE
- ANODE
- BAKBOORD
- HAVENFESTIVAL
- MOSSELMAN
- SCHEEPSPOST
- VERZAMELAAR

Puzzel
PLEZIER!

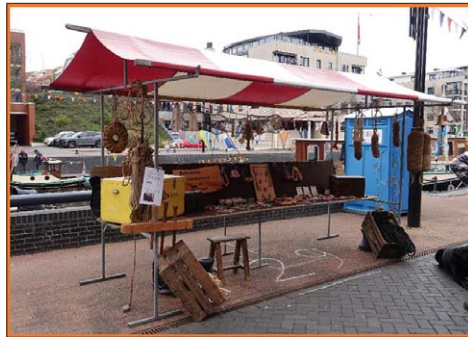
KONINGS DAG KATWIJK

Onze koning vierde zijn 55ste verjaardag en in Katwijk vieren ze graag een feestje mee. En dat was een prima feestje! De Oranjevereniging had zijn best weer gedaan. En in het bijzonder Arina, Jan en Martijn.

Die vrijmarkt met al dat kleine grut op kleedjes is leuk en de maritieme marktkraampjes zijn erg gezellig maar het mooiste onderdeel is natuurlijk de sleepboten en opduwers die uitgenodigd worden door de familie van der Bent. Blij dat wij er ook weer bij mochten zijn.

Wij zijn op maandag met 2 boten vertrokken vanuit Lisserbroek. De opduwer Jan Jacob was de dag ervoor al naar Lisserbroek gevaren zodat we maandag op tijd van wal konden. We hoorden dat er trekproeven gehouden zouden worden op koningsdag en Jan Jacob had nog nooit aan de klok gehangen dus die moest gewoon mee. We hebben de opduwer aan sleepboot Manta geknoopt en zo zijn we op pad gegaan. De reis ging door Leiden en dat liep buitengewoon soepeltjes. De brugwachters snaptten dat als de ene lage brug voor ons moest draaien, de volgende lage brug ook moest draaien.

We zijn volgens mij nog nooit zo snel als pleziervaarttuig door de bruggen gekomen, ja behalve die ene keer toen we bij de Spes aan konden haken. Achter beroepsvaart aansluiten is echt goud, dan gaat er niet alleen een brug maar een complete wereld voor je open.



Kraampje op de maritiem markt

Aangekomen in Katwijk was alles weer uitstekend geregeld. Er was een duidelijke indeling voor de boten en door wat hand en spandiensten van vrijwilligers liep alles gesmeerd.

Er werd met dranghekken gesleept, portable toiletten werden neergezet en de elektriciteitspaddenstoelen kwamen spontaan uit de grond zetten. Mocht het weer het echt af laten weten deze dagen, dan kon er in ieder geval even een kacheltje aan want dat oude ijzer geeft weinig warmte af zoals de meesten van jullie wel weten.



Vrijwilligers aan de klus

Op de wal was er naast de maritieme markt ook ruimte voor, jawel, een heuse schaatsbaan. Wij hebben ons er maar niet aan gewaagd. Er waren genoeg kleintjes aan het krabbelen over de baan. Zoals altijd stonden er voor de liefhebbers enkele oude motoren te draaien op de kade, met een biertje in je hand en de zon op je bol naar het ritmische geplof luisteren is een mooie tijdsbesteding. Toch niet zo gek op ploffende geluiden, dan kon je je ogen uitkijken bij de verschillende klassieke voertuigen. Mooie oude flink opgepoetste vrachtwagens, glimmende brandweerauto's en matgroene legervoertuigen. Eigenlijk voor ieder wat wils op het feestje van onze koning.



Motor op bootkarkas



Legervoertuig

Wat boten betreft lag er weer een mooie variatie in het Prins Hendrikkanaal. Aan de wal lagen verschillende mooie sleepboten en schitterende luxe motoren en aan de steiger lagen prachtige opduwers en een paar bakdekkers. Tussen al dat drijfijzer was er ook nog ruimte om een beetje te spelevaren. Zelfs genoeg ruimte voor de ouderwetse trekproef. Een mooie test om te zien of alle sterke verhalen misschien toch een beetje op waarheid berusten.



Sleepboten



Opduwers

Zoals gezegd was er genoeg ruimte voor de trekproef. Er werd een flink touw aan de paal geknoopt, meter ertussen, boot eraan en je hebt een trekproef. Alle opduwers konden hieraan meedoen en dat gebeurde dus ook.

Alles werd aan elkaar gepraat door de ervaren presentator Sijmen. Hij zit al zo lang in het sleepbotenwereldje dat hij over elke boot wel een leuk verhaal of weetje kan vertellen.



Eerst even poetsen voor de trekproef



Enthousiast koningsgezind publiek

Gelukkig was het prima weer, droog en af en toe een beetje zon. Zo was het voor het publiek ook leuk om te kijken, dit spektakel wil je niet missen. Rokende schoorstenen en het prachtige geluid van de als malle werkende motoren. En heel veel glunderende koppen achter het roer. We blijven gewoon kinderen, alleen het speelgoed is nu wat groter en maakt nóg meer herrie.



Opduwer bezig met de trekproef

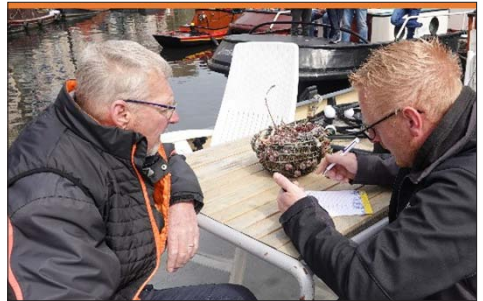


Flinke actie in de machinekamer

Het is als opduwer eigenaar natuurlijk hartstikke geinig om het, met een knipoo, tegen elkaar op te nemen. Welke motor levert de meest kracht, wie mag zich aan het einde van het spektakel op de borst slaan... Tussen alle deelnemers waren er 2 bootjes aanwezig die wel precies dezelfde motor in de machinekamer hebben staan maar verder compleet verschillend zijn, een vlet en een steilsteven. Tijdens een biertje is dan ook besloten dat beiden, zeker weten, mee moesten doen met de proef want dit maakt het natuurlijk helemaal spannend. Ik kan verklappen, geen van beiden is eerste geworden maar het was een mooi wedstrijdje.



Best veel ruimte op zo'n bootje



Even het nodige rekenwerk om de eerste plaats te bepalen

Wij hebben in ieder geval weer genoten van dit goed georganiseerde gezellige evenement! Waar de 'jonkies' met een biertje lopen en de 'oudjes' aan de borrel zitten, waar prachtige verhalen langskomen, kennis gedeeld wordt en uiteraard heel veel gelachen wordt, we hebben immers allemaal dezelfde hobby.



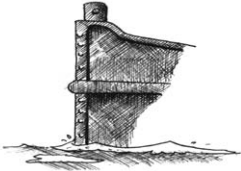
De winnaar van de trekproef, Martijn



Deze lach zegt alles over deze dag



Trekproef 2.0



VAN KOP TOT KONT



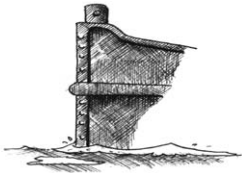
Te koop: Sleepboot Bonvivant



Wij willen onze sleepboot Bonvivant verkopen. Lengte 11.60 meter, bouwjaar ca. 1910. Brandmerk 630BRott1940. Vermoedelijk gebouwd bij Van Duijvendijk, Lekkkerkerk. DAF 475 onder het achterdek en de stuurhut. Vraagprijs 19.990 euro.

Voor informatie: info@easysail.nl, mobiel 06 51 223 005.





VAN KOP TOT KONT



Te koop: Sleepboot Stad Utrecht III



Afmeting: 14.10 x 3.60 x 1.30, bouwjaar 1928

Voorroef: 2 x 1 persoonsbed in V, WC-ruimte met handtoilet (voorbereid douche)

Stuurhut: zitbank, stuurkast, motorbediening, Elektra

“Machinekamer”: kombuis met 4pits gasstel, geiser, koelkast, oven, hoekbank, 2 persoonsbed (onder stuurhut) Veel bergruimte door de gehele boot.

Technisch: Onder sleepdek: DAF 615/PRM3;1/138 PK/python-drive/generator/dekwaspomp/650 ltr diesel. Zonnepanelen, Victron lader/omvormer, Webasto boegschroef, 700 + 120 liter liter watertank RVS

De boot wordt verkocht inclusief boedel, verblikken kleuren boot, restant hout

Na overlijden van mijn man is het niet te realiseren om de boot te onderhouden en af te bouwen.

Voor vragen/info gelieve te bellen na 19.00 uur.

Ligplaats is Vianen

Tel: 06-30548916 - Peter Froom

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.

In deze editie de zusjes Jefta en Zenzi.



De eerste foto is van het papieren bootje, dit is een zusjes tattoo. Degene met slipper ben ik, Jefta, de andere is Zenzi. We wilden heel graag een zusjes tattoo maar het moest wel iets origineels worden.

Dat was geen hele grote uitdaging... altijd als we uit eten gingen was al het papier op tafel niet veilig, overal werd een vouwbootje van gemaakt. De beslissing was dus snel gemaakt: een papieren vouwbootje.



Dan het typische anker op m'n bovenarm, deze tattoo is een combinatie van meerdere elementen. De zwaluwen staan voor mijn vaartijd, de welbekende 5000 en 10000 mijl en levenservaring die ik bij de marine heb opgedaan.

'Vertrouwen' is naast de naam van mijn prachtige woonscheepje/boeieraak uit 1898, ook iets dat we maar moeten hebben in mekaar, anders is het leven ook geen feest. Als laatste het anker, deze staat in mijn geval voor de liefde voor het varen, het water, de prachtige Vinkeveense zonsopgangen en het "vrije" leven van wonen op een boot.

En dan als bonus het mooie VOC-schip van Zenzi:



Het schip staat grotendeels voor het werken bij de Koninklijke Marine, de jaren daar hebben haar gevormd tot wie ze nu is. En wat dat precies inhoud is een mooie vraag als je haar tegenkomt op een evenement..

En het andere deel is dat ze gek is op mooie oude houten zeilschepen en dan ook vooral de stoere bemanning die daar meest mee samengaat.

* Heb jij ook mooie boot gerelateerde tattoos of tattoo en wil je die met ons delen? Stuur je foto's en je verhaal naar mjo.hugo@motorsleepboot.nl

MOTORSLEEPBOOT ODILO

We hebben een boot met een bulk aan historie en die historie draagt ze allemaal met zich mee. Heel soms geeft ze daar een stukje van prijs.

En precies dát levert ons een hoop verhalen bovenop de ervaringen die ze ons gunt. Die ervaringen leggen we vast en voegen we toe aan op de enorme hoeveelheid informatie die we al hebben van de Odilo.

De Odilo (Trio, 1927) kochten wij van Frerik en in 2021 stond er in de Beting een leuk stukje van zijn hand over dit stalen stukje historie. Omdat we toen al begonnen waren met de hermotorisering (Industrie 2vd5) vonden we het leuk om zijn verhaal aan te vullen met onze ervaring tijdens de ombouw.

Nu, 2021, blijkt dat we voor dat schrijfwerk een leuk stukje waardering ontvangen door middel van een sjeke trofee. De omweg was lang maar uiteindelijk heeft de trofee ons toch bereikt en we laten hem dan ook graag met trots zien. En ja...de Odilo staat op de bok.

Hierna deel 2 van het ombouwverslag met ook een stukje status van de Odilo... veel leesplezier!!

Groet en dank,
Manon en Eddy Mötter
Motorsleepboot Odilo



HERMOTORISERING MOTORSLEEPBOOT ODILO, DEEL 2



Op de Maas, bijna thuis na de hermotorisering. (foto T. te Meij 2021)

Februari 2022

Wat is er in 2021 veel gebeurd. Vorig jaar hebben we verslag gedaan van de eerste fase van de hermotorisering van Motorsleepboot Odilo.

Even snel een opfriscursus: er stond een oude DAF 1160 met een Reijntjes erachter in de Odilo en omdat we vanuit de passie de boot langzaam terug willen brengen naar de originele staat van oplevering in 1927 hebben we als eerste het project opgepakt om de DAF te vervuilen voor een Industrie 2vd5. Weet je nog?

Op 12 maart 2021 ging de 4,2 ton ijzer uit Alphen aan de Rijn de boot in en lag ze 15 cm dieper. Wat ligt ze mooi in het water en ze lijkt een stuk langer zo..



15 cm dieper in de plons..en nu afwerken die handel (foto E.Mötter 2021)

Dus alles stond erin en nu kon er gedacht worden aan het terugplaatsen van het gerestaureerde dak en schoorsteen, alles aansluiten en de bediening. Het zag er allemaal erg positief uit...



Luchtsetje geplaatst en getest.



Ze gutsen de letters uit hand in het staal..

In de tussentijd hebben we ook veel tijd besteed aan de formaliteiten met als gevolg dat we bijvoorbeeld de slagmeester van het Kadaster voor het nieuwe brandmerk aan boord hebben gehad.. Een mooi stukje vakwerk! en wat hebben die mannen een mooi beroep. Slagmeester van boord, even alle gordijntjes terughangen na al dat geweld op het roefdak en verder met de klus. Jakob en Xander hadden het machinekamerdak, de koekoek, het uitlaatexpansievaatje en de schoorsteen al mooi gerestaureerd en voorbereid. Hield in dat al dat spul in principe in een dag er terug kon en zo werd het ook gedaan. Dak erop, uitlijnen, vastpikken, verder uitlijnen met een vuistje, aflassen, schoorsteen in de touwen, uitlijnen (iets meer achterover Jakob...), vastpikken, op het oog verder uitlijnen en aflassen die hap.



Machinekamer dak met de nieuwe koekoek en expansievat zit op de plek.. (foto E.Mötter 2021)

Zo, dat zit en staat.. De nieuwe gasbun en de vernieuwde paneeltjes voor de machinekamerpatrijspoortjes aan bakboord zaten er al in, de rottigheid van de stuurhut aan de achterkant is ook al klaar dus er zit wel schot in...



Schoorsteen maakt zijn laatste vlucht.. (foto E.Mötter 2021).

Nou, dat zit er dus wel op en nu kon er verder begonnen worden aan de bediening en aansluiten.... En toen begon de ellende. Testdraaien van motor en de Brevo.

Dat testdraaien van de Industrie was het probleem niet...die liep wel.. en dat kunnen jullie verder wel zien en horen op ons Youtube kanaal (Motorsleepboot Odilo of <https://www.youtube.com/c/EddyMötter/videos>).

Maar die keerkoppeling... die bleef gewoon in zijn werk hangen en dat was een slecht teken. Dat hield in, omdat we het niet spits kregen om daar ook maar enige beweging in te krijgen, dat de hele handel weer uit de boot moest. Nou dat was een vette tegenvaller.

Alle aansluitingen dus weer los, en dus ook weer de bun vol met al dat koelwater, motor los van de Brevo, motor maar weer 4 cm naar voren krikken, Brevo los van de schroefas, de trommel uit de lagerklemmen en dat ding maar via het mangat naar buiten en terug de werkplaats in. Dat zou een hele vette tegenvaller worden en niet alleen voor wat betreft de tijd.

De trommel moest helemaal uit elkaar en we moesten direct nieuwe correcte lagers bestellen want daar kunnen we nu toch bij. Maar de bron van al het kwaad: 2 met elkaar liefdevol vergroeide lamellen. Daar was niet zomaar een oplossing voor.



Lagers trekken.. (foto JvB 2021)



Nieuwe blinde lamel.. (foto JvB 2021)

De hele grap met de Brevo duurde tot juni.. het wachten was toch op de lagers. We wilden perse de correcte bijbehorende lagers erin krijgen in plaats van vervangers die net niet pasten maar er dus wel in zaten. En die "tot de dood ons scheidt" verbonden lamellen, die hebben we gewoon slim vervangen. Dus 2 maanden en een paar knaken verder weten we nu wel zeker dat deze Brevo kwalitatief onderhand de beste keerkoppeling moet zijn die in Nederland rondvaart.



Gereviseerde Brevo 110 trommel.

hartstikke blij met wat er gebouwd is. Dus...oplevering afgewerkt, de mast overgedragen en vol de voorbereidingen in voor de overdrachts-BBQ. Vlees en bier.. Dat is wat ijzervreters doorgaans plezieren. Dus de avond werd daar rijkelijk mee gevuld.

De dag daarop zouden we afvaren terug naar Maasbracht. Althans, dat dachten we... In plaats van op de Odilo bevonden we ons de dag na de oplevering in de auto met een Corona-zieke schipperse "truuk nao t zuuje". Nah ja...we blijven buigbaar dus dan maar de terugvaart naar Maasbracht plannen voor augustus. De Odilo mocht nog even blijven liggen en ik had daardoor wel nog wat weken de tijd om in de weekenden nog wat werk te verrichten... want er moet nog veel gebeuren om haar weer als hieronder uit te laten zien.



De Trio...foto gemaakt rond 1950 bij de Ruischerbrug in Groningen bij het Centraal Bureau Rotterdam en als de ombouw klaar is gaan we terug om dezelfde foto te maken

Die terugreis ging op 2 augustus dan eindelijk van start. Je kunt op ons YouTube kanaal een korte impressie zien. (<https://www.youtube.com/watch?v=ug6gMXaEv58>)

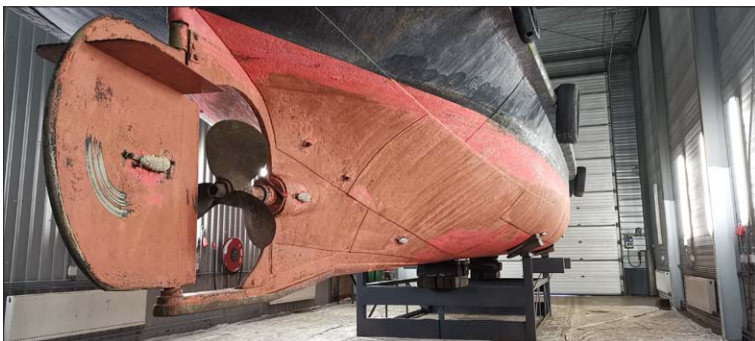
Een ander dingetje was toch echt de schroef. Op FB en ook in gesprekken hebben we van te voren proberen te bepalen of schroefvervanging aan de orde zou komen.. Even rekenen: **DAF**: toerental 450 -2200 rpm, de Reijntjes vertraagde 4 keer dus het toerental van de schroef lag daarmee dus op 110-550 rpm. Daarbij de waar-

neming dat er qua snelheid nauwelijks verschil zat tussen 1850 en 2200 toeren op de DAF. Dus de daarmee bereikte watersnelheid kon dan ook aannemelijk worden vastgesteld als rompsnelheid: 16 km/h. Dus het schroeftoerental lag met de DAF dus tussen de 110 en 460 toeren.

Industrie: toeren ergens tussen 100 en de 340 per minuut. De Brevo doet 1:1 dus het maximaal schroeftoerental is ook 340 toeren. Maar... de boot ligt 15 cm dieper waarmee niet alleen de waterlijn langer is (de lijn op de spiegel veroorzaakt dit), maar we steken met het vlak ook dieper dus de rompsnelheid zal wat lager uitvallen bij een echte berekening. De constructietekening uit 1926 ligt voor ons klaar bij de "Groninger Archieven", maar door Corona hebben we die nog niet kunnen ophalen zodat we de waterlijn lengte niet kunnen berekenen. We gokken er een beetje op los binnen de marge van het aannemelijke en wat ervaring en gevoel. Het is dus aannemelijk dat de rompsnelheid wat lager uit zou vallen. Dat valt dan weer samen met het feit dat het toerental van de schroef wat lager uitvalt met de Industrie, waardoor we eigenlijk er makkelijk van uit konden gaan dat de maximale snelheid met de Industrie de rompsnelheid zou benaderen. Hiermee konden we het besluit valideren dat we voorlopig even niets aan de schroef zouden doen maar in plaats daarvan: gewoon veel varen!!!

Wat blijkt: maximale snelheid nu met de Industrie is 13 km/h watersnelheid. En dan gebruiken we het "Turbo-touwtje" niet, dus de 340 toeren draaien we vrijwel nooit. 13 km/h, die we overigens ook zelden lopen, is hard zat voor een boot en motor van 1927. Zij hebben beiden hun bijdrage aan de maatschappij allang geleverd en verdienen rust en respect. Voor de langzaamloper-fans.... Het "Turbo-touwtje" is er voor de gevallen dat een onconventionele oplossing (dus gewoon blazen) nodig is om de veiligheid van onszelf en onze mede-waterweggebruikers te waarborgen. Het scheelt trouwens 2 km/h op de maximum watersnelheid.

Dus de schroef laten we zitten, die past best op onze vaarstijl. Het enige dingetje waar we ons op moeten aanpassen is dat achteruit in zijn werk deze schroef een behoorlijke wielwerking heeft door zijn forse spoed. Dat wordt gecompenseerd door het feit dat de Brevo erg vergevingsgezind is en "gepingel" op zijn achteruit gewoon toestaat.



Onderwaterschip..de schroef lijkt toch te passen op de industrie (foto: E.Mötter 2022)

Maar dan lopen we toch tegen het volgende aan.. we hebben de indruk dat de motor bij vollast niet helemaal de nominale bedrijfstemperatuur haalt. Kunnen we dat correct meten? Nee nog niet.. we hebben nu een koelwaterthermometer maar de uitlaatgasthermometers liggen nog klaar voor installatie.

Echter, een infrarood pistool op de uitlaatspruitstukjes geeft een indicatie dat de bedrijfstemperatuur ietwat laag ligt. Zou dat impliceren dat toch de belasting van de machine onder vollast te laag ligt en dat er toch een andere schroef op moet (grotere diameter en kleinere spoed)? Dat staat weer haaks op de waarneming dat bij een stationair toerental en het in zijn werk zetten van de schroef het toerental wat inzakt. De reguleur pikt dat wel weer op natuurlijk maar het inzakken geeft toch aan dat de asbelasting op de motor goed zit.

Dit onderzoeksonderwerp zetten we dus even in de koelkast totdat de uitlaatgasthermometers op hun plek zitten, dan hebben we echte data.

In het najaar van 2021 hebben we enorm veel gevaren om de boot opnieuw te leren kennen want, iedereen kan praten als brugman maar ze gedraagt zich wezenlijk anders. We willen nog steeds varen zonder boegschroef (oude stempel, ik weet het) en eigenlijk gaat dat prima zolang je maar samen met de motor vaart.

Het afwerken van de machinekamer moet in zijn geheel nog worden gedaan, juist vanwege het feit dat we gewoon heel veel wilden varen... nu weten we natuurlijk ook beter hoe en wat we willen in dat donker "hok van Satan" waar de Industrie weer leeft en de Brevo er lustig oplos rinkelt. Ik kan me overigens nog herinneren dat loze ruimtes in de binnenvaart vroeger ook wel een "Hel" werd genoemd.. (volgens de overlevering van N. Snellens en Th. Mötter)

En hoe staat het nu de dato Maart 2022?... We staan vast op de wal. De vlakkeuring heeft plaatsgevonden en het blijkt dat de boot zich in een uitstekende staat bevindt voor wat betreft de huiddiktes... behalve het achterschip daar waar de ballasttank zit.



Onderwaterschip na de vlakkeuring en het is een heus kruizen-festijn (foto: E.Mötter 2022)

Daar is de huiddikte van binnen uit behoorlijk verdund en varen is dit seizoen vrijwel uitgesloten. Want tijdens renovatiewerkzaamheden aan het achterdek, waarbij we flink wat verstopt purschuim hebben gevonden en wat samenviel met de vlakkeuring, hebben we besloten om niet terug het water in te gaan. Eerst zal iets van 10 vierkante meter 6mm dik staal moeten worden toegevoegd aan dit oudje.



Stuurcilinders, achterdek en purschuim verwijderd ...da's niet best (foto: E.Mötter 2022)

Weet je, de boot valt sinds begin vorig jaar onder beheer van de Stichting Restauratie en Behoud Motorsleepboot Odilo (www.srbmo.nl) en de stichting probeert om gefaseerd alle werkzaamheden uit te voeren die nodig zijn om deze boot eervol drijvend te houden op basis van eigen middelen.

Uiteraard wordt er geprobeerd om via de gebruikelijke subsidiekanalen wat hulp te krijgen, maar de druk vanuit de complete mobiele erfgoed collectie is groot dus de kans dat daar wat achter wekomt is nooit maximaal. Uiteraard blijven we dat proberen, maar tot nog toe is alles wat de stichting heeft gedaan zonder financiële hulp gelukt.

“Heb een boot, werk je dood” is wat je vaak hoort. Je valt ook van de ene uitdaging in de andere en dan is het een kwestie van een slimme, lange adem. Wij zitten met de Odilo nu weer in die fase.

Een ding is zeker, we wisten wat we kochten maar een ondergang als deze verdient deze boot niet. Dus we gaan slim bedenken wat, hoe en wanneer we iets gaan doen.

Wordt vervolgd.

Manon en Eddy Mötter
Motorsleepboot Odilo

Naam: Egbert sr

Type: Opduwer

Bouwjaar: 1927

Eigenaar: A. Bakker

Thuishaven: Ammerstol

Lengte (in meters): 5.50 m

Breedte (in meters): 2.00 m

Diepgang (in meters): 0.80 m

Naam werf: Barkmeijer

Plaats werf: Stroobos

Land werf: Nederland

Motor merk: Kromhout

Motor type: Ls

Motor bouwjaar: 1955

Motor PK: 30

Motor aantal cilinders: 3

Keerkoppeling merk: Twin disc

Keerkoppeling bouwjaar: 1965

Keerkoppeling overbrenging: 1:2

Schroef aantal bladen: 3

Schroef diameter (in mm): 680

Schroef materiaal: Brons

RVEN registratienummer: 5123

Soort erfgoed: Varend erfgoed



17 jaar geleden heeft mijn opa de opduwer gekocht, opgebouwd als jachtje.

Hij is er toen mee aan de slag gegaan, heeft de oude opbouw er afgehaald en is begonnen met het naar eigen inzicht weer opbouwen van de roef.

Kleinzoon wilde echter een open opduwer, maar ook hij besloot vele jaren later er toch weer een roef op te zetten met de mooie Kromhout van mijn vader erin.

Naam: De Jonge Heer

Type: Opduwer

Bouwjaar: 1930

Eigenaar: S. van der Heden

Thuishaven: Thuishaven:Wervershoof

Lengte (in meters): 5.80 m

Breedte (in meters): 1.80 m

Diepgang (in meters): 0.60 m

Kruiphoogte (in meters): 1.00 m

Plaats werf: Nederland

Motor merk: Nanni

Motor type: N2.10

Motor bouwjaar: 1990

Motor PK: 10

Motor aantal cilinders: 2

Keerkoppeling merk: TMC

Keerkoppeling type: MC40

Keerkoppeling bouwjaar: 1990

Keerkoppeling overbrenging: 2:1

Schroef aantal bladen: 3

Schroef diameter (in mm): 250

Schroef materiaal: Brons



De aantrekkingskracht van een opduwer kun je natuurlijk in verschillende zaken zoeken: een mooie oude motor, geveegde kont of steilsteven. In ons geval was het de vraag: Papa mag ik ook een boot? Voor zowel werk als hobby zijn er bij ons al een groot aantal de revue gepasseerd, maar als je zoon zoiets vraagt, kun je natuurlijk geen nee zeggen!

Via Marktplaats een rompje gevonden dat weliswaar een steilsteven had, maar geen ronde kont (daardoor wel betaalbaar) en samen met junior in de weer om met karton de definitieve vorm te bepalen, wel op de bestaande hoeklijnen uiteraard. Omdat lassen nu eenmaal nog wat lastig is als je 8 bent, gekozen voor klinken. Koud en gewoon met de hand, een leuke ervaring ook voor mensen uit de vriendenkring!

Motorisch hoefde er weinig te gebeuren, het bootje voer immers al, wel hebben we het roer aangepast en het schroefraam, met als doel een beter gedrag in de bochten (de boot ging dwarsuit door de bocht). In de afgelopen kerstvakantie samen het onderwaterschip aangepakt en daarna moest papa alle draadjes en knopjes aansluiten, want er moest gevaren worden.

Het resultaat was boven verwachting, al moest mama wel even wennen toen ze fimpjes zag van haar alleen varende spruit. Het doel is om deze zomer gezellig met z'n allen op vakantie te gaan, papa en mama met de Evenaar en De Jonge Heren met hun eigen jacht!

Naam: Tijma
Type: Sleepboot
Bouwjaar: 1934
Eigenaar: A.J.A . Kroezen
Thuishaven: Roggebotsluis
Lengte (in meters): 17.03 m
Breedte (in meters): 4.35 m
Diepgang (in meters): 1.80 m
Kruiphoogte (in meters): 3.20 m
Eur scheepsnr (ENI): 2001961
Naam werf: De Jong en Smit
Plaats werf: IJsselmonde
Land werf: Nederland
Werknummer: 79
Motor merk: Brons
Motor type: 2D nr3800 @300r.p.m.

Motor bouwjaar: 1930
Motor PK: 120
Motor aantal cilinders: 2
Keerkoppeling merk: Brons
Keerkoppeling type: Mechanisch
Keerkoppeling bouwjaar: 1930
Keerkoppeling overbrenging: 1:1
Schroef aantal bladen 3
Schroef diameter (in mm): 1550
Schroef materiaal: Brons
RVEN registratienummer: 605
Soort erfgoed: Varend erfgoed
Link naar website: www.sleepboot-tijma.nl



Soms heb je geluk en gebeurt het gewoon op de juiste tijd op de juiste plek. We waren al geruime tijd op zoek naar een oude sleepboot met een mooie langzaamloper in de machinekamer. De zomervakantie kwam met rasse schreden dichterbij maar helaas, geen sleepboot te vinden die aan onze wensen voldeed. Totdat we opeens, totaal onverwachts, heel toevallig en met veel geluk tegen mslb Tijma aan liepen.

Na het opstarten van de originele en zeer indrukwekkende 2 cilinder Brons motor van 120 pk en een goede testvaart was de koop snel gesloten. Vrijwel direct na het overschrijven bij de notaris zijn we met deze unieke sleepboot van wal gestoken en hebben we een mooie tocht door Nederland gemaakt.

Om het comfort aan boord wat te vergroten hebben we een generator en een douche ingebouwd. Hierdoor zijn we ook wat meer "selfsupporting" en dus minder afhankelijk van jachthavens. We zijn voornemens om naar de Sleepbootdagen in Zwartsluis te komen en van de zomer weer een mooie tocht door Nederland te maken.

Naam: Salute

Type: Sleepboot

Bouwjaar: 1968

Eigenaar: H.C. Huizing

Thuishaven: Zwartsluis

Lengte (in meters): 22.30 m

Breedte (in meters): 6.60 m

Diepgang (in meters): 2.30 m

Kruiphoogte (in meters): 4.75 m

Eur scheepsnr (ENI): 08023132

Naam werf: Isaac Pimblott itd

Plaats werf: Nortwich

Land werf: Engeland

Motor merk: Caterpillar

Motor type: 3412

Motor bouwjaar: 1998

Motor PK: 730

Motor aantal cilinders: 12

Keerkoppeling merk: Reintjes

Keerkoppeling type: Waf 364

Keerkoppeling bouwjaar: 1998

Keerkoppeling overbrenging: 1:6.5

Schroef aantal bladen: 4

Schroef diameter (in mm): 1950

Schroef materiaal: Brons



Dit keer geen nieuw lid, maar alleen een wisseling van de boot.

Ik zie net dat ik al bijna 22 jaar lid ben.

Wij zitten in de beroeps duw- en sleepvaart en verjonging van onze vloot was voor de hand liggend.

Onze oude Salut  met bouwjaar 1928 is verkocht. Na een stevige verbouwing van 7 maanden aan onze zo goed als nieuwe Salute, bouwjaar 1968, gaan wij nu hiermee de internationale wateren bevaren.

Naam: Adma

Type: Sleepboot

Bouwjaar: 1945

Eigenaar: C. W. Nuy

Thuishaven: Rotterdam

Lengte (in meters): 12.50 m

Breedte (in meters): 3.49 m

Diepgang (in meters): 1.60 m

Eur scheepsnr (ENI): 2306832

Brandmerk: 6832 B ROTT

Naam werf: Concordia

Plaats werf: Amsterdam

Land werf: Nederland

Motor merk: Caterpillar

Motor type: D326F

Motor bouwjaar: 1968

Motor PK: 142

Motor aantal cilinders: 6

Keerkoppeling merk: Twindisc

Keerkoppeling type: MG165

Keerkoppeling bouwjaar: 1968

Keerkoppeling overbrenging: 3:1

Schroef aantal bladen: 3

Schroef materiaal: IJzer

RVEN registratienummer: 42

Soort erfgoed: Varend erfgoed



De aantrekkingskracht van de Adma, van sleepdienst Adriaan Kooren b.v., is begonnen in mijn jeugd, toen vond ik het al een geweldig bootje. Mijn vader was kapitein op de sleepboot Marius ook van sleepdienst Adriaan Kooren en ik deed daar regelmatig vakantiewerk op. Bij het terugvaren met de Marius naar de Boompjeskade kwamen we de Adma met Willem Groenendijk tegen die ook onderweg was naar Rotterdam na een motorrevisie bij Geveke. Wij hebben toen de Adma op sleeptouw genomen, hier is een geweldige foto van. Die foto uitgewisseld met Hugo van Keimpema, ook een Kooren-telg. Je snapt, hij was ook meteen enthousiast, want zijn vader heeft er toentertijd ook als kapitein op gevaren. Hieruit is het plan gesmeed om de Adma te redden.

De Adma lag de laatste jaren als casco in Schiedam te verpieteren, wat we beiden verschrikkelijk zonde vonden. Dus hebben wij het plan opgepakt om te kijken of de Adma misschien weer in ere te herstellen was. Zo gezegd, zo gedaan. We zijn in contact gekomen met de toenmalige eigenaren en na een goed gesprek en een mooi verhaal zijn we in bezit gekomen van de Adma. We zijn nu bezig om de boot zoveel mogelijk weer in de oude 'Kooren' staat terug te brengen met de 'K' weer fier in de pijp!

Naam: Julienne

Type: Sleepboot

Bouwjaar: 1938

Eigenaar: EDL van Essen

Thuishaven: Heiloo

Lengte (in meters): 12.60 m

Breedte (in meters): 3.60 m

Diepgang (in meters): 1.45 m

Kruiphoogte (in meters): 3.15 m

Naam werf: Eltink

Plaats werf: Beneden Leeuwen

Land werf: Nederland

Werfnummer: NB.

Motor merk: Deutz

Motor type: OMZ130

Motor bouwjaar: 1938

Motor PK: 77

Motor aantal cilinders: 2

Keerkoppeling merk: Brevo

Keerkoppeling bouwjaar: 1938

Keerkoppeling overbrenging: 1:1

Schroef aantal bladen: 3

Schroef diameter (in mm): 980

Schroef materiaal: Gietijzer

RVEN registratienummer: 272

Soort erfgoed: Varend erfgoed



Al sinds mijn 20e vind ik klassieke sleepboten echt fantastisch maar gek genoeg de afgelopen 30 jaar alleen maar met motorfietsen uit de seventies en kleine duikboten bezig geweest. Nu dan toch, sinds enige tijd, de trotse bezitter van de riviersleepboot "Julienne". Dit was de eerste naam van de boot en prijkt na enige omzwervingen, o.a. Maria Catharina en de Vliet, nu wederom op de boeing. De aantrekkingskracht van deze boot zijn de mooie lijnen en dat ze redelijk authentiek is. Zelfs de Deutz OMZ 130 motor staat er al in sinds de bouw in 1938!

De betimmering was gelukkig ook wel netjes, want ik ben niet heel handig met houtbewerking.... Gelukkig wel handig met tweetaktmotoren, want de motor had aardig wat achterstallig onderhoud. De afgelopen winter heb ik o.a. de spoelpompen onderhouden en de zuigerveren vervangen.

De plannen met deze boot zijn uiteraard om er lekker mee te varen! En ze is ook prima geschikt als hide-out en supportschip voor bij het sportduiken. Tussendoor of na het vaarseizoen ga ik nog wat achterstallig onderhoud wegwerken. Wellicht komt er nog een bronzen schroef op om de vaareigenschappen te verbeteren. Het plaatroer heb ik al vervangen voor een Shilling roer waardoor de boot mooi om haar as draait.
Emile van Essen

Naam: Dolfijn
Type: Sleepboot
Bouwjaar: 1906
Eigenaar: Hoeben RDM B.V. Hoeben
Thuishaven: Kampen
Lengte (in meters): 17.60 m
Breedte (in meters): 4.60 m
Diepgang (in meters): 2.10 m
Eur scheepsnr (ENI): 05107000

Naam werf: Werft van J. Frerichs & Co
Plaats werf: Osterholz-Scharmbeck
Land werf: Duitsland
Motor merk: Cummins
Motor PK: 360
RVEN registratienummer: 5122
Soort erfgoed: Varend erfgoed



De aantrekkingskracht van deze sleepboot was voor mij vooral het nostalgisch model en de geschiedenis. Mijn plannen met deze boot zijn dan ook om hem te restaureren en op die manier de boot zo lang mogelijk in de vaart te houden.

Naam: Stormvogel

Type: Sleepboot

Bouwjaar: 1920

Eigenaar: E Gramsbergen

Thuishaven: Jirnsum

Lengte (in meters): 12.35 m

Breedte (in meters): 3.08 m

Diepgang (in meters): 1.40 m

Kruiphoogte (in meters): 2.70 m

Plaats werf: Duitsland

Land werf: Duitsland

Motor merk: Lister

Motor type: 38/4

Motor bouwjaar: 1932

Motor PK: 40

Motor aantal cilinders: 4

Keerkoppeling merk: Rijdsdijk

Keerkoppeling type: OK3

Keerkoppeling overbrenging: 2:1

Schroef aantal bladen: 3

Schroef materiaal: Gietijzer

RVEN registratienummer: 5113



We waren afgelopen zomer (2021) met onze vorige boot, een kotter-model, op een erg leuke vaarvakantie door Nederland. Onderweg kregen we een Marktplaats pushmelding van een van onze favoriete verkopers, Jachtwerf de Voorst te Marknesse. Deze had een nieuwe advertentie geplaatst. Mijn vrouw en ik waren beiden opslag enthousiast bij het zien van de advertentie en hebben direct contact opgenomen met de verkoper. De locatie van de verkoper lag heel mooi aan de vaarroute van onze terugreis en de verkoper zou de boot even vasthouden voor ons, heel fijn! Eenmaal aangekomen en met de boot live voor ons werden we nog veel enthousiaster! Veel werk maar ook veel mogelijkheden.

De boot gekocht en een week later naar onze eigen ligplek gevaren. Dit had nog wat voeten in de aarde... Midden in de volle zomer drukte door bruggetjes en sluisjes met een kapotte gashendel en een keerkoppeling die een eigen leven ging leiden is best een avontuur, maar het is gelukt. De plannen met de nieuwe aanwinst? Simpel! Onderhouden, verbeteren en proberen meer informatie over het verleden te achterhalen. Qua roest ligt de boot er eigenlijk heel goed bij, ja, er is wel wat schilderwerk maar dat hoeft allemaal niet in 1 keer klaar. Qua techniek om de motor heen was er wel e.e.a. te doen en dit is afgelopen winter vakkundig gedaan bij 1941 Boottechniek in Vegelinsoord. De gashendel en keerkoppeling werken nu dan ook naar wens... Ons wordt doorlopend verteld dat de boot van Duitse komaf is, men noemt daarbij ook vaak de plaatsnaam Hamburg. Maar dit is toch wel een lastige zoektocht, we weten niets over het verleden en dat is wel erg jammer! Bij deze dus ook direct een oproep: wie kan er meer vertellen over onze sleepboot? Laat het ons weten via erik@gramsbergenbv.nl. Alvast bedankt!

Naam: Cogri
 Type: Sleepvlet
 Bouwjaar: 1952
 Eigenaar: H Elzinga
 Thuishaven: Kootstertille
 Lengte (in meters): 9.80 m
 Breedte (in meters): 3.00 m
 Diepgang (in meters): 1.40 m

Kruiphoogte (in meters): 2.45 m
 Motor merk: Klockner deutz
 Motor type: 517
 Motor bouwjaar: 1958
 Motor PK: 116
 Motor aantal cilinders: 6
 RVEN registratienummer: 5102
 Soort erfgoed: Varend erfgoed



Goedemiddag, van jongs af aan zijn wij opgegroeid met oude diesels en een sleepvletje van een meter of 5. De liefhebberij zat er dus al vroeg in. We deden als jonge jongens alles zelf, ook het noodzakelijke sleutelwerk wanneer we ver van huis waren. Naarmate we ouder werden wilden we toch iets groters. Na een tijd het internet te hebben afgezocht en een aantal boten te hebben bekeken, viel ons oog op een boot in Eemnes. We zijn in de auto gestapt en, hop, naar Eemnes. Aangekomen in Eemnes was de lucht strak blauw, dat beloofd meest veel goeds. En dat klopte, we waren al snel verkocht toen de oude 6 cilinder Klockner werd gestart. We waren echt op zoek naar een sleepvlet in originele staat en de Cogri voldeed hier prima aan. Het was een echte ruwe diamant! De vorige eigenaar moest wegens gezondheidsredenen de restauratie helaas staken. Op een flinke roze wolk en met een nog grotere glimlach op ons gezicht voeren we een uur later Eemnes uit op weg naar Friesland. Een goede test om te kijken of hij technisch in orde was, want het was toch een flinke tocht die 180 kilometer naar huis. We hebben er 2 dagen over gedaan om thuis te komen en op een paar kleine problemen na mochten we niet klagen hoe het is gegaan. Onderweg kregen we de nodige duimpjes in de lucht dus die glimlach is ook gewoon 2 dagen op onze bakkes gebleven! Aangekomen in de thuishaven Kootstertille stonden de mannen van sleepvaartbedrijf Van Santen te genieten van een welverdiend biertje aan het einde van de werkweek. Natuurlijk trokken we meteen de aandacht met de sleepvlet en hebben we, na aangemeerd te zijn, even een praatje gemaakt met de mannen. Tijdens dat gezellige ouwenelen kwamen we erachter dat zij de boot in de jaren '80 in het werk hebben gehad. Na 40 jaar komt hij dus weer terug van weg geweest, toch wel een leuk weetje. Inmiddels hebben we de boot afgelopen jaar geheel aangepakt en zijn we nu bezig de spreekwoordelijke puntjes op de i te zetten. We hebben de sleepvlet gekocht voor recreatief gebruik, lekker in de zomer de Friese meren bevaren. We hopen jullie te treffen in Zwartsluis tijdens de nationale sleepbootdagen!

Naam: Noorderlicht

Type: Sleepboot

Bouwjaar: 1941

Eigenaar: H. de Graaff

Thuishaven: Werkendam

Lengte (in meters): 16.28 m

Breedte (in meters): 4.42 m

Diepgang (in meters): 1.47 m

Kruiphoogte (in meters): 4.00 m

Eur scheepsnr (ENI): 2202286

Brandmerk: 2286 B GRON 1947

Naam werf: De Hoop Boot

Plaats werf: Leiden

Land werf: Nederland

Motor merk: Deutsche Werke

Motor type: 4M36

Motor bouwjaar: 1941

Motor PK: 120

Motor aantal cilinders: 3

Keerkoppeling merk: Vennix & Bertou

Keerkoppeling bouwjaar: 1941

Keerkoppeling overbrenging: 1:1

Schroef aantal bladen: 3

Schroef diameter (in mm): 1000

Schroef materiaal: Brons

RVEN registratienummer: 565

Soort erfgoed: Varend erfgoed



Al van kleins af aan ben ik erg geïnteresseerd in oude schepen en motoren. Na diverse bootjes gehad te hebben moest het toch eindelijk zover komen. Op mijn twintigste kocht ik mijn eigen sleepboot en heb deze, samen met mijn vader, volledig gerestaureerd.

Na een aantal jaren gevaren te hebben was er gezinsuitbreiding op komst en werd deze boot toch wat te klein voor ons. Dit was toen de Huibertus, inmiddels staat er "toevallig" ook Noorderlicht op.

Van het sleepboten-virus kom je echter zomaar niet af, dit blijft kriebelen. Toevallig kwam de Noorderlicht op ons pad en deze boot voldeed aan al onze wensen: een origineel schip met een oude langzaamloper, mooi formaat, ruime stuurhut en roef én met brede gangboorden. Voor ons dus de perfecte boot.

We moeten nog wat kleine dingetjes aanpassen/opknappen en verder gaan we lekker varen, klussen en genieten!

Groet, Huibert de Graaff

Naam: Noordwaard

Type: Sleepvlet

Bouwjaar: 1966

Eigenaar: J. Droog

Thuishaven: Makkum

Lengte (in meters): 15.25 m

Breedte (in meters): 4.37 m

Diepgang (in meters): 1.60 m

Kruiphoogte (in meters): 3.00 m

Eur scheepsnr (ENI): 02204116

Brandmerk: 4116 B GRON 1966

Naam werf: Akerboom

Plaats werf: Bergum

Land werf: Nederland

Werfnummer: 71

Motor merk: Volvo Penta (2x)

Motor type: TMD 100AHC

Motor bouwjaar: 1966

Motor PK: 205

Motor aantal cilinders: 6

Keerkoppeling: Self Chaning Gears

Keerkoppeling bouwjaar: 1966

Keerkoppeling overbrenging: 3:1

Schroef aantal bladen: 3

Schroef diameter (in mm): 1000

Schroef materiaal: Brons



Wij hebben onze Sleepvlet Noordwaard specifiek uitgekozen om mee te werken. Onze eis was een relatief kleine maar krachtige boot die niet al teveel diepgang heeft zodat ze ook op de kleine wateren en de Waddenzee inzetbaar is.

De Noordwaard is hier een perfecte boot voor. Met haar kleine diepgang en 2x205pk is ze uitermate geschikt voor ons vaargebied. Een mooie aanwinst voor ons bedrijf Noordwaard Maritiem B.V waar we al veel gebruik van hebben gemaakt.

De Noordwaard heeft altijd gewerkt in de bagger op de Waddenzee en is later in het transportwerk terechtgekomen. Wij hebben haar in september 2021 gekocht en hebben al vele draaiuren mogen maken.

Groetjes,
Jasper Droog

Naam: Metje

Type: Sleepboot

Bouwjaar: 1931

Eigenaar: R. Van Hulst

Thuishaven: Warmond

Lengte (in meters): 16.00 m

Breedte (in meters): 4.00 m

Diepgang (in meters): 1.85 m

Kruiphoogte (in meters): 3.45 m

Eur scheepsnr (ENI): 02201515

Naam werf: Wortelboer

Plaats werf: Oude Pekela

Land werf: Nederland

Motor merk: Scania

Motor type: DSI 11

Motor bouwjaar : 1995

Motor PK: 345

Motor aantal cilinders: 6

Keerkoppeling merk: Masson

Keerkoppeling type: NFB

Keerkoppeling bouwjaar: 1995

Keerkoppeling overbrenging: 5:1

Schroef aantal bladen: 4

Schroef diameter (in mm): 1300

Schroef materiaal: Brons

RVEN registratienummer: 5119



Na enkele modelbouw sleepboten en -opduwers gebouwd te hebben, werd het tijd voor een echte sleepboot..! Mijn hart lag/licht nog altijd bij de passagiersvaart, ik ben daarin ook opgegroeid. Al van jongs af aan ben ik op het water aan het werk en wilde daarom ook een sleepboot waarmee gewerkt kan en mag worden.

Na een tijdje rondgekeken te hebben viel mijn oog op Metje, toen nog in eigendom van dhr. Zijda. Het originele uiterlijk van deze boot trok mij erg aan en de certificaten om er beroepsmatig mee te mogen varen, inclusief de bijbehorende uitrusting. Na wat onderhandelen mocht Metje opgehaald worden in Zwolle en Warmond als thuishaven krijgen. Zij is inmiddels 3 jaar in mijn bezit, en heeft ondertussen de nodige liefde gehad.

Zo nu en dan doen wij mooie klussen met de Metje, naast het werk in mijn bedrijf in de scheepsbouw is dit een mooie afwisseling. Wie weet in de toekomst nog uitbreiding in het sleep/duw- en bergingswerk. Daarnaast bezorgt de boot ons ook een hoop vakantieplezier en hebben we al vele mooie avonturen aan boord beleefd! Leuk om onze passie te kunnen delen met andere sleepboot-eigenaren.

Robert & Esmee en scheepshond Appie

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.