

INHOUD

Bestuursstukje.....	4
Nationale Sleepboot Dagen Vianen 2023.....	5
Met de Friso naar Denemarken, zomer 2022.....	6
Bord voor de kop.....	9
Esdert Kats.....	9
Op de helling.....	10
Voorwoord Nationale Sleepbootdagen.....	13
Bijzonder transport.....	14
Verklaring duurzaam mobiel erfgoed.....	17
De verbouwing van Mslb Risico.....	18
Het vermelden waard.....	22
Oproep op tour achter het roer	22
Stuurmanskunst.....	23
Botentaal voor Dummies.....	24
Waar komt jouw naam vandaan?.....	25
Beestenboel aan boord.....	25
Wijziging marifoonkanalen.....	26
Poëzie uit de polder.....	27
Nieuwe aanmeldingen Sleepboot Knilles.....	28
Nieuwe aanmeldingen Opduwer Trochsetter.....	29
Nieuwe aanmeldingen Sleepboot Maderi.....	30
Nieuwe aanmeldingen Opduwer Jan Jacob.....	31
Nieuwe aanmeldingen Sleepboot Reus.....	32
Nieuwe aanmeldingen Sleepboot Waterman.....	33
Nieuwe aanmeldingen Sleepboot Nieuwe Vaart.....	34
Nieuwe aanmeldingen Opduwer Juultje & Liesje.....	35
Nieuwe aanmeldingen Sleepboot Dageraad.....	36
Nieuwe aanmeldingen Sleepboot Charles.....	37
Nieuwe aanmeldingen Sleepboot Maas.....	38
Nieuwe aanmeldingen Sleepboot Furie.....	39
Nieuwe aanmeldingen Sleepboot Esperance.....	40
Nieuwe aanmeldingen Opduwer Douwert / Brutus.....	41
Nieuwe aanmeldingen Opduwer Snoesje.....	42
Evenementenkalender 2023.....	43
FVEN.....	44
Bestellen VDMS vlaggen	44
Reizende reporter voor de Beting.....	44

Voorzitter:

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

Secretaris:

Bea Pijn-Blom - Ms Bregetta
✉ secretaris@motorsleepboot.nl

Penningmeester:

Marcel van der Molen - Mslb Dickens
✉ penningmeester@motorsleepboot.nl

Algemeen bestuurslid:

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

Algemeen bestuurslid:

Ruurd Ochse - Mslb Neeltje Jacoba

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:

Hugo Keimpema
☎ 06- 27297137
✉ behoudszaken@motorsleepboot.nl

Afgevaardigde FVEN:

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

Public relations:

Jeroen Engel,
Chrysantenstraat 36, 2431XL Noorden
☎ 06-45436358
Mjo Pecht-van Keimpema
✉ mjo.hugo@motorsleepboot.nl,
Annet van Dijk
✉ 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

Tel: 06-53413663



SCHIEPVAARTBEDRIJF

KORN. KOEHOORN & ZN

ANNO
1975

Skippen en Hamel

Motoren Accu's
Keerkoppelingen
Aggregaten

Kiesterzijl 18 Franeker

Mis het niet: het laatste nieuws over Varend Erfgoed



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

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

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



BESTUURSSTUKJE

Beste leden,

Wat kijken wij als bestuur met volle tevredenheid terug op de ALV in het MEC te Dronten. Ook van de aanwezigen hebben wij positieve berichten gehoord. Het MEC is een locatie waar je ogen, maar zeker ook je oren tekort komen.

Het officiële gedeelte vond plaats in een apart "zaaltje" in het museum. Bij binnenkomst was het erg fris, maar door een record aantal aanwezige leden liep de temperatuur rap op. Ruim 100 stoelen stonden opgesteld maar dat bleek niet voldoende, barkrukken en ander meubilair werd overal vandaan gehaald en dankbaar gebruikt om te kunnen zitten of te hangen. Ook digitaal waren er leden aanwezig en zelfs de Joop v/d Ende wisselprijs stond mooi digitaal in beeld.

De snelle temperatuurstijging had niets te maken met verhitte discussies of onduidelijkheid in het financiële gevoerde beleid van de vereniging. Integendeel.

Het formele gedeelte met jaarverslagen, financiën, bedankjes en het kiezen van nieuwe bestuursleden ging zo snel dat we overwogen om het Guinness Book of records te informeren. Ruim een uur voor de lunch was de agenda doorlopen en was het museum te bezichtigen. Gelukkig was Hans van Nispen aanwezig met een vurig pleidooi over en de stand van zaken m.b.t. duurzaamheid en de krachten die zich gebundeld hebben. Water, spoor, weg en lucht hebben zich verenigd om samen op te trekken in de richting van Den Haag om onze belangen te vertegenwoordigen en te strijden voor een uitzonderingspositie voor mobiel erfgoed. Mooi te horen dat er gezamenlijke belangen zijn

Tja en dan is hier het 1e bestuursstukje als nieuwe voorzitter van de vereniging. Het kan soms raar lopen. Een jaar geleden was ik helemaal klaar met de rol van bestuurslid. De energie was op. Vanaf begin 2018 ben ik bestuurslid en de laatste rol als secretaris. In die rol heb ik veel kennis van de vereniging opgedaan. Tijdens de "crisis" van vorig jaar heb ik aangegeven de vereniging en de overgebleven bestuursleden niet te laten zwemmen maar te ondersteunen tot er een nieuw bestuur zou aantreden. Het afgelopen jaar heeft mij weer een hoop energie gebracht en gegeven. Zo gaande het jaar werd duidelijk dat Marcel bij zijn woorden bleef en de voorzittershamer wenste over te dragen. Lang verhaal kort, ik heb aangegeven dat ik wilde aanblijven als bestuurslid en het voorzitterschap op mij wilde nemen. Fijn dat tijdens de ALV het vertrouwen is uitgesproken over het nieuwe bestuur.

Zoals eerder aangegeven na de ALV werden wij "losgelaten" in het MEC. Diverse motoren werden gestart, zelfs de drie motoren van ijsbreker de Walvis. De eigenaar van het MEC vervoerde menig lid in zijn sleepvlet.

Mooi te zien dat wij sleepbootmensen zo kunnen genieten van wat veel mensen honderden M2 "oude meuk" vinden. Dit legt wel een druk op de locatie van de ALV volgend jaar. Wie heeft er tips?

Nog even een pluim voor de PR. Het gebruikelijke hebbedingetje tijdens de ALV was een prachtige wollen muts met het logo van de vereniging. Die gaan we vast vaak tegenkomen op evenementen.

Terwijl ik dit schrijf is het inmiddels alweer half maart. Het evenementen seizoen staat voor de deur. Ik ga voor een herhaling van het vorige seizoen qua weer en hoop weer flink veel leden te ontmoeten tijdens de evenementen.

Wellicht tot ziens bij een van de evenementen

Albin Glaser



NATIONALE SLEEPBOOT DAGEN VIANEN 2023

Op dit moment hebben we ruim 100 inschrijvingen voor ons evenement in Vianen. We liggen dus op goed op stoom.

In tegenstelling tot andere jaren, zal de inschrijving op 1 mei stoppen.

Dit geldt niet voor leden met sleepboten, die in het beroepswerk zitten. Zij kunnen tot 12 mei inschrijven.

Een ieder, die zich heeft aangemeld voor deelname aan een trek- of behendigheidsproef, zal begin mei een mail krijgen met de vraag om die in te vullen en retour te mailen. Ook zullen de regels hierop vermeld worden. Stuur u deze mail niet retour, dan kunt u niet deelnemen aan de proef!

De brug van Meerkerk, die gestremd is vanwege werkzaamheden, zal in de ochtend op 18 mei eenmalig geopend worden, om vanuit Gorinchem op te kunnen stomen. Over de opening voor de terugvaart, op zondag, zijn nog geen mededelingen gedaan.

Het scheepvaartverkeer in het Merwedekanaal, zal door deze stremming, gedurende ons evenement gestremd zijn voor grote/hoge vaartuigen.

Waarschijnlijk kan er in Vianen gebunkerd worden tijdens het evenement.

Piet van Zaal - Mslb Harmonie Sr.
Coördinator evenementen VDMS

MET DE FRISO NAAR DENEMARKEN, ZOMER 2022.

Deel 1

Omdat wij (Tiny en Willem) altijd genieten van de reisverhalen van anderen, klimmen we zelf maar eens in de pen om iets te schrijven over onze reis naar Denemarken met onze sleepboot Friso.

Na de voorbereidingen gooien we los voor ons avontuur. We nemen de Voorster-sluis om de Noordoostpolder in te varen. We gaan via Lemmer door Friesland en Groningen naar Delfzijl. Het weer zit nog niet mee, maar dat verandert vast wel in de tien weken van onze vakantie. Gelukkig zitten we binnen ook lekker en we genieten van de laatste blikken op Nederland.

Een paar dagen later varen we om 10.30 uur weg uit Delfzijl om de stroom mee te hebben op de Eems. Het is erg stil onderweg. In 2018 hebben we met de Friso een 'rondje' Duitsland gemaakt, dus is het hier niet nieuw voor ons. Toen hebben we in Leer gelegen, wat leuk was, maar dat slaan we deze reis over. Het water wordt hier erg modderig en er is nog steeds weinig scheepvaart.

Om 15.00 uur komen we bij Schleuse Hebrum. Ons mastje staat nog overeind, maar dat geeft nog geen probleem hier. In de Duitse sluisen kan je meestal maar op één bolder vastmaken en dat is weer even wennen. De WSA is met een ploeg aan het werk en hoewel er weinig of geen verval is op dit moment, liggen we lang in de sluis. Vlak na de sluis vinden we een ligplaats bij Yachtclub Linden. Daar legt Willem de mast in zijn speciaal gemaakte steun, want op de Duitse kanalen zijn sommige bruggen maar 4 m. De volgende dag moeten we besluiten of we over het Küstenkanal richting Kiel varen met grote oversteken buitenom, of dat we zuid en over de kanalen naar Lübeck gaan. De weerberichten geven komende tijd veel wind op: Dat worden dus de kanalen. Het kost wel een weekje extra, maar varen is vakantie!

Er is erg weinig scheepvaart en de sluisen draaien vlot en meestal alleen voor ons. Dat was in 2018 wel anders. We overnachten o.a. in Haren en Lingen. De laatste sluis voor we het Mittellandkanal op gaan is Schleuse Bevergern, waar we 9 meter omhoog schutten en weer alleen in de sluis liggen.



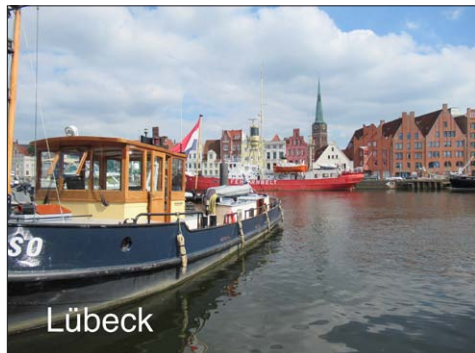
Een paar kilometers het Mittellandkanal op vinden we een ligplaats. Dit kanaal heeft ligplaatsen voor sportboten, dat is meestal maar 50 meter kade. Er wordt in de nacht bijna niet gevaren en de meeste schepen doen een tandje minder als ze passeren. Tot Hannover ook geen sluzen meer. Ondertussen is het weer gelukkig opgeknapt. Vorige keer hebben we in Minden overnacht en zijn we daar de Weser af gegaan. Nu varen verder oost en hebben een ligplaats besproken (Willem dus, die spreekt beter Duits) in Yachthafen Idensen. Daar zijn we wel een beetje te groot en te diep eigenlijk, maar men is heel vriendelijk en behulpzaam. Er is een Gasthaus, waar we heerlijk gegeten hebben. De volgende morgen varen we weer en komen langs Hannover en al snel bij Schleuse Anderten. Dat is een mooi sluzencomplex, na een uurtje wachten kunnen we mee schutten met de beroepsvaart. We worden 14,5 m. naar boven geschut. Dat gaat een beetje snel, wat leuk is voor de beroepsvaart, maar wij houden de Friso zo niet recht op één boldertje en dat kost wat verf van het potdek voor. Jammer dan.

Na een nachtje in de buurt van Peine, waar we wat boodschappen halen, komen we even na twaalfen bij het Elbe-Seitekanal. Dit kanaal heeft ligplaatsen voor klein-fahrzeuge, max. drie dagen en nu nog maar 30 meter. Het is warm weer vandaag en we leggen aan om er een rustig middagje van te maken. De volgende dag is het weer omgeslagen en krijgen we af en toe regen. Bij Schleuse Uelzen (halverwege het kanaal) moeten we 45 minuten wachten, maar de 23 meter omlaag schutten is een makkie aan de drijvende Schwimmpoller. Wat een donkere diepte, maar gelukkig komt de zon even naar binnen schijnen, dat maakt het wat aangenamer. Ongeveer 40 kilometer verder komt de volgende uitdaging; het Schiffshebewerk Lüneburg. Deze scheepslift heeft 38 meter hoogteverschil. Na 3 uur wachten kunnen we invaren, samen met een Duits motorjachtje (later horen we van anderen die hier 8 uur hebben liggen wachten). We lagen voorin en keken dus 38 meter naar beneden, wat toch wel heel bijzonder is (beetje eng, vond ik).

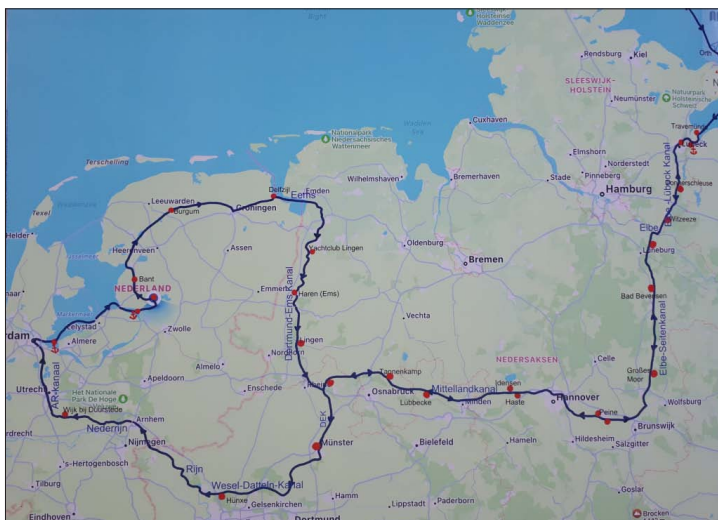


Daarna is het nog een klein stukje naar de Elbe. Die varen we 3 km. op en dan krijgen we een prachtig zicht op Lauenburg waar we het Elbe-Lübeckkanal op gaan. Daar ligt al een motorboot te wachten om geschut te worden. De Duitse mensen aan boord zijn blij ons te zien. Ze leggen ons uit dat om water te sparen in het kanaal alleen voor meerdere schepen tegelijk geschut wordt. Na toch nog een uur wachten worden we geschut. Wat een mooi kanaal met bijzondere oude sluzen ook, maar dat is weer

een ander verhaal. We overnachten voor de Donnersluis en de volgende morgen varen we op tijd (6.15 uur! op verzoek van de Duitsers) verder naar Lübeck. Daar hebben we een ligplaats besproken tegenover de oude stad. Mooi plekje al vallen we een beetje uit de toon met een klassieke sleepboot. Lübeck is een prachtige Hanzestad, waar we na twee dagen nog lang niet alles gezien hebben. PCNavigo werkt hier niet meer. Tijd voor de Deense kaarten van NV-Verlag, wat natuurlijk niet allemaal soepel verloopt in het begin.



Na Lübeck begint er een nieuw hoofdstuk van de reis. Ook het nieuwe navigatiesysteem is nog wennen. We gaan de Trave af naar Travemünde. Er staat veel wind vandaag en het is warm. Het is vakantietijd ondertussen en druk in de haven van Travemünde. We krijgen een ligplaats aan de buitenkant, wat erg krap is maar het lukt, ondanks de wind dwars, om netjes aan te leggen. En OK, ook wat hulp van aardige mensen op de kant. Achteraf liggen we daar eerste rang om de grote schepen en ferry's langs te zien komen en als het donker is genieten we van de lichtjes vanaf ons achterdek. Het is nog lang warm, maar de wind is bijna weg.



Wordt vervolgd

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 voor zeilboten



Toegestaan voor zeilboten

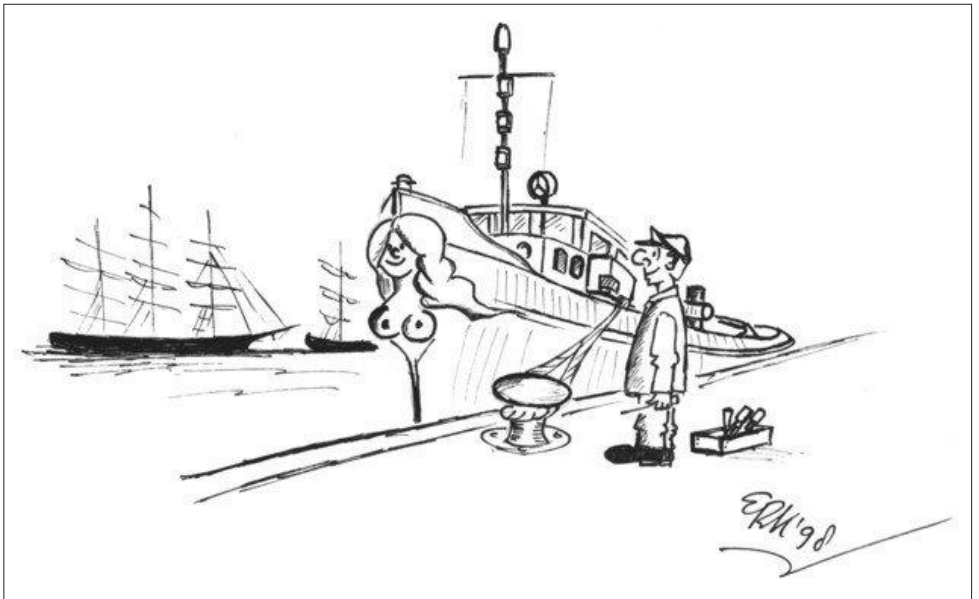


Verboden voor snelle motoren
toegestaan



Snel varen voor kleine motorschepen

ESDERT KATS



OP DE HELLING...

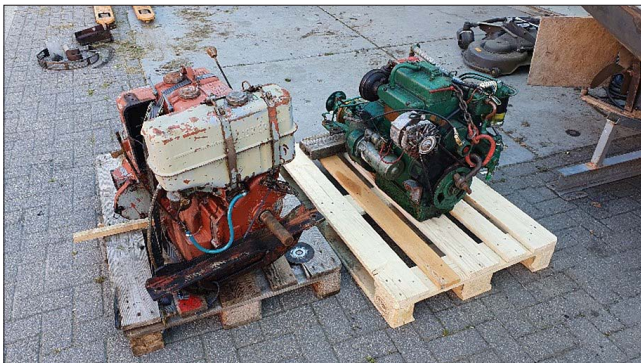
In deze rubriek plaatsen we verhalen en foto's van sleepboot- en opduwer gerelateerde projecten. Altijd interessant om te zien waar een ander mee bezig is.

Naar aanleiding van de vorige editie van "De Beting" waarvoor wij een mooi stukje hebben mogen schrijven over onze opduwer de Nova I, werd er gevraagd of wij ook een stukje wilde schrijven over de restauratie van de Nova II.

Sinds 18 April 2022 zijn wij trotse eigenaar van onze Sleepvlet de Nova II, na een aantal keren te hebben gevaren hebben wij besloten om de sleepvlet uit het water te halen voor wat nodige aanpassingen: Speling op het roer en het opnieuw in de verf zetten van de boot. Uiteindelijk hebben we gekozen om ook van motor te veranderen.



Eenmaal op het droge hebben we de besturing bekeken. Er zat veel speling op de stuurkogels waardoor de boot enorm aan het slingeren was tijdens het varen. Verder hebben we de motor eruit gehaald, dit was een Albin AD21, 2 cil Dieselmotor. Ook de (houten) koekoek en patrijspoortjes zijn gedemonteerd.



Links: Lister Rechts: Albin

Ik heb via Marktplaats een Lister SR2, 2cil met 20pk incl. keerkoppeling gekocht, die zat normaal op een 8 mtr Praam. De oud eigenaar deed de motor met pijn in zijn hart weg, hij heeft de Lister meer dan 25 jaar in zijn praam gehad, maar doordat de praam versleten was deed hij de motor weg. De Lister motor heb ik schoongemaakt, compleet nagelopen en vervolgens 2 dagen onder belasting getest alvorens hij in de sleepvlet zou worden geplaatst.



Lister in Praam



Lister op nieuwe fundatie in Nova II

We hebben de sleepvlet compleet gestript en de oude motorfundatie verwijderd. Verder hebben we enig laswerk aan de boot gedaan. We hebben nieuwe bolders aan de zijkanten gemaakt, de oude die er op zaten waren te licht en er is een nieuwe beting aan de achterzijde gemaakt.

Omdat we van een watergekoelde motor naar een luchtgekoelde motor zijn gegaan, en anders in de problemen kwamen omdat de motor te warm zou worden, hebben we gekozen om de houten koekoek te vervangen voor een metalen koekoek die wel open kan. De koekoek heb ik van 4mm metaal laten uitsnijden en laten zetten, waarna hij uit losse delen in elkaar is gelast.



Nieuwe metalen koekoek

We hebben een nieuwe motorfundatie gemaakt voor de Lister. Die hebben we inclusief motor in de sleepvlet gehesen en passend gemaakt en vervolgens vast gelast. Hierna hebben we een nieuw uitlaatsysteem gemaakt.



Alles netjes aansluiten



Uitlaatsysteem

De buitenkant van de sleepvlet is met een tercoo-schijf kaal gehaald, omdat de verf en antifouling door het laswerk verschroeid waren. Aan de buitenkant zijn diverse las-reparaties uitgevoerd. Vervolgens is alles opnieuw in de verf gezet en zijn 3 lagen antifouling aangebracht.



K. Dol druk bezig met de Tercoo-schijf

Omdat er in de sleepvlet geen stuwdruklager zat, hebben we gekozen om een Python-Drive tussen de schroefas en de keerkoppeling van de Lister te maken. Ik heb toen een gebruikte Python gekocht. Die moest wel een nieuw lager hebben maar daar was de prijs ook naar. Nieuw lager gemonteerd, alles weer opgebouwd en bevestigd.

Al met al was het een flinke klus, er zitten veel uren in. Doordat we ons hadden ingeschreven voor het Sleepbotenfestival in Biddinghuizen hadden we een strakke deadline, de dag voor het festival hadden we de sleepvlet klaar en hebben we hem direct naar Biddinghuizen geveren.



VOORWOORD NATIONALE SLEEPBOOTDAGEN

Nederland waterland. Onze geschiedenis laat zien dat Nederland met respect voor elkaar al eeuwenlang samenleeft met het water. Bruggen, viaducten en waterkeringen maar natuurlijk ook schepen maken dit samenleven mogelijk.

Het water is soms onze vijand, dit voorjaar nog was het weer spannend of het waterpeil onder de gevaarlijke waarden zou blijven en waren bewoners, waterschap en gemeente in hoogste paraatheid om te kunnen handelen voor het geval dat. Gelukkig is het water vaker onze vriend en mogen we genieten van alles dat het water ons biedt. Want langs het water of op het water, het water geeft altijd iets extra's.

Het water is voor velen ook een werkplek. Want Nederland zou Nederland niet zijn als we het water niet ten goede zouden laten komen aan ons ondernemende karakter. Een sleepboot is zo'n werkplek op het water. Een krachtpatser. Want de kenmerkende sleepboten zijn gemaakt om te werken, als motor met een boot eromheen een graag geziene arbeidskracht.

En waar komen werk en plezier samen? In een bijzonder nautisch evenement: de Nationale Sleepbootdagen! Tijdens het Hemelvaartweekend is het feest in de parel aan de Lek. Bezoekers kunnen varende cultureel erfgoed bewonderen en genieten van demonstraties waar kracht en behendigheid centraal staan, gezellig langs de kraampjes van de braderie slenteren of genieten van een van de muziek-evenementen.

Ik wil de organisatie enorm bedanken en complimenteren met het prachtige programma en de bezoekers heel veel plezier wensen!

Sjors Fröhlich.
Burgemeester Vianen.



BIJZONDER TRANSPORT

In 1989 werden wij benaderd door Alex Boers of wij 16.000 struiken konden vervoeren en dat vonden wij wel een uitdaging. Eerst zes dekschuiten ophalen in Amsterdam die wij naar Aalsmeer Oost sleepten, daar werden 6000 Seringenstruiken geladen.

Sering is een trekheester die veel in Aalsmeer geteeld wordt op de akkers en de struiken worden om de twee jaar getrokken in de warme kas.

Er zijn twee transporten geweest, eerste keer via de Drecht. Vijf dekschuiten achter elkaar gekoppeld met 6000 struiken erop.

Bij het tweede transport zes dekschuiten, twee aan twee gekoppeld, met 10.000 struiken. We zijn via het Aarkanaal gegaan, waarbij Jos Persoon met zijn toenmalige Sleepboot Tewoja achter de dekschuiten voer.

Van Efrik & Co met Sleepboot Johan



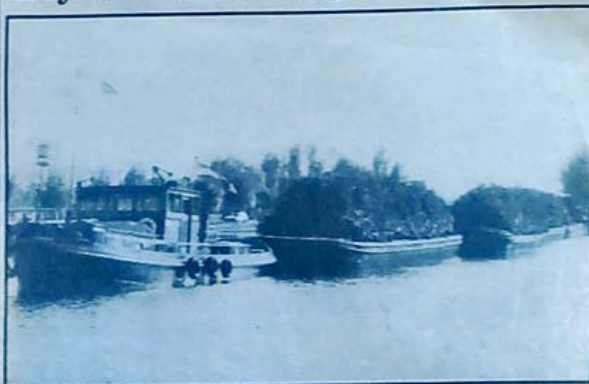
Succes en groetjes van Coby en Henk.
(Één van ons kleinste transporten)



Tienduizend sering op water



Bijzonder Seringentransport



● Het transport is net de sluis bij Vrouwenakker gepasseerd.

Foto: Luuk Goetschalckx

AALSMEER - Een wel heel bijzonder transport was vorige week woensdag te zien op de wateren rond Aalsmeer. Toen trok Dick Alderden namelijk met tienduizend seringenstruiken over het water. De start was in de Ringvaart, het einde was aan de Tolhuiskade in Vrouwenakker bij De Kwakel.

Nu is dat niet zomaar te bereiken. Daarvoor moet een eind worden omgevaren, en wel tot Alphen. De tienduizend struiken waren op zes grote lichters, afkomstig uit de Amsterdamse haven, geladen. Met behulp van twee sleepboten vond het transport plaats. In eerste instantie wa-

ren de lichters twee aan twee gebonden. Een sleepboot trok, de ander stuurde aan de achterkant.

Bij de Vrouwenakkerse sluis werd het moeilijk. De lichters moesten er achter elkaar door, een karwei dat zo'n anderhalve uur in beslag nam, maar toen lag het transport dan ook aan de andere kant. Het transport verliep over het geheel genomen zonder moeilijkheden. Dat kwam mede door het mooie weer. Dick Alderden heeft trouwens al ervaring met een dergelijk transport, want in het voorjaar zijn al eens zeventienduizend struiken vervoerd. Het enige geval van pech was eigenlijk toen vlakbij de kwekerij aan de Tolhuiskade de kabel van een van de lichters brak.

Een leuk krantenknipsel uit 'de oude doos', ingezonden door Coby en Henk van Efrick:

Een wel heel bijzonder transport was vorige week woensdag te zien op de wateren rond Aalsmeer. Toen trok Dick Alderden namelijk met tienduizend Seringenstruiken over het water. De start was in de Ringvaart, het einde was aan de Tolhuiskade in Vrouwenakker bij De Kwakel. Nu is dat niet zomaar te bereiken. Daarvoor moet een eind worden omgevaren en wel tot Alphen. De tienduizend struiken waren op zes grote lichters, afkomstig uit de Amsterdamse haven, geladen. Met behulp van twee sleepboten vond het transport plaats. In eerste instantie waren de lichter twee aan twee gebonden. Een sleepboot trok, de ander stuurde aan de achterkant. Bij de Vrouwenakkerse sluis werd het moeilijk. De lichters moesten er achter elkaar door, een karwei dat zo'n anderhalf uur in beslag nam maar toen lag het transport dan ook aan de andere kant. Het transport liep over het geheel genomen zonder moeilijkheden. Dat kwam mede door het mooie weer. Dick Alderden heeft trouwens al ervaring met een dergelijk transport, want in het voorjaar zijn eens zeventienduizend struiken vervoerd. Het enige geval van pech was eigenlijk toen vlakbij de kwekerij aan de Tolhuiskade de kabel van een van de lichters brak.

Doeve Makelaars jachten & schepen

Wegens goede verkopen boten ter bemiddeling gevraagd



Kotter 14.95 varend woonschip



Werkschip 29.57 met CBB



Sleepboot Avontuur met CBB



Motorvlet 10.80 GSAK

Uw schip verkopen?

**Deze ruimte is voor
uw schip
gereserveerd**



VSP Voith Schneider Tractor Tug

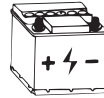


Motorvlet 10.60 GSOK

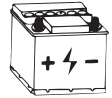


Amsterdammer 13.99, Holland

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



EPIFANES®

www.epifanes.nl

VOOR DUURZAAM MOBIEL ERFGOED

Gemeenschappelijke verklaring van de vier bij Mobiele Collectie Nederland aangesloten koepelorganisaties voor mobiel erfgoed.

Binnen de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) werken de vier koepelorganisaties van het mobiel erfgoed samen: de Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (historische wegvoertuigen) Historisch Railvervoer Nederland (historische treinen en trams), de Federatie Varend Erfgoed Nederland (historische schepen) en de Nationale Federatie Historische Luchtvaart (historische vliegtuigen). Zij hebben zich als volgt gezamenlijk uitgesproken over duurzaamheid in relatie tot het behoud van mobiel erfgoed:

1. MCN is zich bewust van de uitdagingen die klimaatverandering met zich meebrengt en dat die van iedereen inzet vraagt om te verduurzamen.
2. Het is essentieel dat het mobiel erfgoed in werkende staat aan het publiek kan blijven worden getoond, dat wil zeggen varend, rijdend of vliegend.
3. Het in werkende staat houden en tonen is ook van groot belang voor een duurzaam behoud van mobiel erfgoed en zal altijd moeten geschieden met respect voor de historische en technische authenticiteit.
4. Alleen op die wijze kan mobiel erfgoed op de juiste wijze worden beleefd en worden ook op de lange duur vaardigheden in stand gehouden op het gebied van restauratie, gebruik en presentatie van het mobiele erfgoed.
5. MCN zal zich blijvend inzetten om dit materiële en immateriële erfgoed veilig te stellen als onderdeel van het totale Nederlandse erfgoed.
6. MCN ziet het als noodzakelijk dat de mobiel-erfgoedsector kan blijven beschikken over middelen die nodig zijn om dit gebruik te kunnen voortzetten, zoals brandstoffen, vakkennis, onderdelen en zet zich hiervoor in.
7. MCN zal zich inzetten om waar mogelijk het gebruik van alternatieve brandstoffen en technologieën die de laagste mogelijke milieubelasting geven, te stimuleren, o.a. door de kennis daarover met de leden te delen.
8. Bij alle activiteiten rondom het beheer van mobiel erfgoed, zoals bijvoorbeeld stalling en onderhoud, worden waar mogelijk duurzaamheidsmaatregelen genomen.
9. MCN en de bij haar aangesloten organisaties zullen intensief samenwerken met vergelijkbare organisaties in binnen- en buitenland om kennis en ervaringen te delen en gemeenschappelijk te streven naar nationale en internationale wetgeving c.q. ontheffingen om het blijvend gebruik van mobiel erfgoed mogelijk te maken.

Aldus overeengekomen door vertegenwoordigers van de vier sectoren, verenigd in MCN, in het Scheepvaartmuseum Amsterdam op 20 januari 2023

DE VERBOUWING VAN MSLB RISICO



Het is inmiddels weer ruim een jaar geleden maar ik wilde dit verslag toch nog even met jullie delen.

Wellicht kennen jullie de Risico wel als dat kleine slepertje met die lange stuurhut.... Daar is nu verandering in gekomen!

De Risico werd in 1937 gebouwd bij Bodewes en Dutmer in Groningen en verkocht aan de heer Ariën van Denzel uit Lemmer.

Ariën vaart met de Risico tot 1973 als hij de boot verkoopt aan J. Schokker uit Drachten die de sleepboot heeft verbouwd met een grotere stuurhut.

Na heel wat eigenaren kreeg ik in 2016 de kans in de Risico te kopen, er stond een GM-detroit motor in die naar zeggen vastgelopen was. De stuurhut was zo ongeveer nog zoals hij in 1973 verbouwd was. De voorroef was al wel aangepakt en netjes. Echter liep de GM nog wel, maar na een jaartje varen hield de GM er dan toch mee op en besloten we de motor te vervangen. Dat werd een Bukh 4k105 marine uitvoering die ik samen met mijn schoonvader uit Denemarken heb gehaald.

Na nog 2 jaar zo rondgevaren te hebben besloten we om de sleepboot te gaan verbouwen en terug te gaan naar hoe hij ongeveer was gebouwd in 1937. Het dak was immers toch lek (verrot) en er zaten rotte plekken in het houtwerk waar het op het ijzer stond.

Door middel van oude foto's van de Risico en door te gaan kijken bij de Mslb Souvenir, ook een klein sleepbootje gebouwd bij Bodewes en Dutmer, zijn we wat wijzer geworden hoe de Risico er vroeger uit heeft gezien en hebben we een plan kunnen maken hoe de Risico weer moet gaan worden.

In augustus 2020 is het zo ver, de sleepboot bij mijn schoonouders achter de boerderij gezet, een tent omheen gebouwd en dan gaat de slijptol erin. Tijdens het slopen bleek dat het het ijzerwerk van de hut ook niet in een al te beste staat meer te zijn, dus besluit ik alles eraf te slopen.

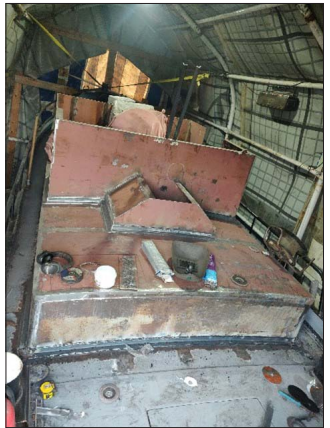
Tijdens het slopen kwam er aan SB en BB zijden van de hut op de voorroef, de oude

geklonken hoeklijn weer tevoorschijn (de oude hut was namelijk net zo breed als de voorroef en de originele hut zat iets naar binnen).



Van de stuurhut is een rand op het dek blijven staan wat de hoogte van de machinekamer ongeveer gaat worden. Hierop een hoeklijn en de dwarsspanten gelast voor de platen van het roefdek.

Na het plaatsen van het roefdek kon er begonnen worden met de stuurhut en de koekoek voor op de machinekamer.



Van origine stond er als uitlaat van de motor een ronde pijp op het roefdek naast de koekoek. Omdat we dit niet zo mooi vonden hebben we gekozen om een mooie sierlijke pijp op de koekoek te zetten, zoals je bij veel sleepboten ziet.

Achter de koekoek de beting teruggeplaatst en de luikjes voor de koekoek gemaakt. Om de machinekamer in te kunnen, was er nog een ingang nodig. Dus aan de achterkant een stuk uit de roef geslepen en hier meteen maar een luik en deurtjes bij gemaakt.



Vervolgens de achterborders maar eens aangepakt, omdat er rond de bolders altijd water, stond is het dek daar in de loop der jaren aardig weggerot. Dus aan beide kanten een nieuw stuk dek erin en de bolders dichtgemaakt met een afwateringspijpe door de bolderkast, zodat het water altijd weg kan lopen.



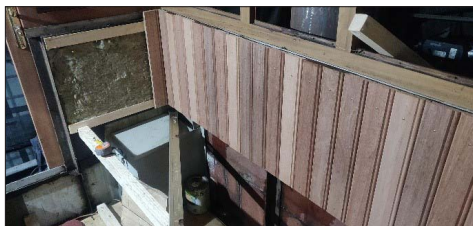
Verder zijn hierna nog veel kleine dingen gebeurd. Nieuw expansievat van de motor want de oude paste niet meer, lichtranden in de machinekamerroef, gasbun maken, elektra machinekamer.... enz....



Het ijzerwerk eenmaal zo goed als klaar er kon begonnen worden met het houtwerk.... Dat was nog wel even een dingetje want ik had hier geen ervaring in, Gelukkig kon ik van de buurman een combinatiemachine gebruiken, waarmee ik het hout kon bewerken. Eerst begonnen met de voorkant van de hut, over elke zaagsnede werd 3x nagedacht... als je het er eenmaal afzaagd is het eraf en even een stukje erbij aan lassen gaat niet.

In het voorfront moest ook nog een klapraam komen, daar heb ik eerlijk gezegd wel een stukje hout mee verzaagd. De verbindingen zijn allemaal pen – in – gat geworden. Maar uiteindelijk is het gelukt en ik kreeg het bouwen met hout steeds beter onder de knie. Na het voorfront kwamen de achterkant en de zijkanten. Nadat de ombouw van de hut klaar was, heb ik de houten panelen op de sleepboot geplaatst, een dak erop gezet en 2 schuifdeuren gemaakt.

Eenmaal de houten bovenbouw van de stuurhut grofweg klaar, werd het tijd om met de betimmering en elektra bezig te gaan. Voor de betimmering heb ik gekozen voor meranti kraalschrooten om toch een authentieke uitstraling te krijgen.



Uiteindelijk hebben we toch besloten om de gehele sleepboot boven de waterlijn te gaan stralen (onderschip hadden we een paar jaar geleden al gedaan). Dus een straalketel gehuurd en blazen maar!

En dan schiet het op.... De sleepboot in de primer gespoten en weer wat kleur kleur erop. Wat een verademing!



Enmaals de romp en een gedeelte van de opbouw in de verf, hebben we de tent afgebroken en de sleepboot te water gelaten.... Dat moest ook wel want de sleepbootdagen Woudsend en Zwartsluis waren binnenkort.

En dit is dan het resultaat na 1,5 jaar verbouwen: Wij zeggen project geslaagd!



Joris en Gerbrich

HET VERMELDEN WAARD



Hallo. Ik ben alweer 2 jaar de gelukkige eigenaar van Maartje Anna en wat ben ik blij met haar! Op 9 maart 2023 is het tijd voor een feestje, dan wordt ze 100 jaar oud! Dat deze dame niet alleen voor mij bijzonder is, blijkt uit het feit dat ze ook nog eens in 2009 sleepboot van het jaar is geweest.

Pieter Koopmans

OP TOUR ACHTER HET ROER



De rubriek 'Op tour achter het roer' kreeg leuke en positieve reacties dus houden we 'm erin. Betekent wel dat we leuke verhalen van jullie, onze leden, nodig hebben. We zouden graag weer meegenieten van jullie avonturen en lezen welke routes er gevaren zijn of waar jullie gedobberd hebben. Met het mooie weer in zicht en de Nationale Sleepbootdagen voor de deur is het een uitgelezen kans om een leuk reisverslag te maken.

Zoals vaker gezegd, je hoeft geen Appie Baantjer of Annie M.G Schmidt te zijn om een stukje te schrijven. Schrijf het op je eigen manier en ik maak er een lekker leesbaar stuk van.

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

Ik kijk er naar uit!



STUURMANSKUNST

“Stuurmanskunst”, een mooi begrip, maar daar zou ik mijn tattoos niet per se onder groeperen. Varen is namelijk niet altijd mijn ding geweest. Ik heb pas kennis mogen maken met de pleziervaart en met de historische sleepboten sinds ik samen met Jeroen ben. Hij is een groot liefhebber en ‘sleept’ mij hier een beetje in mee. Wenen was het wel, want hele dagen varen, ver weg, in de natuur en dan slapen op de boot.. voor een meid die houdt van luxe en bang is voor spinnen een hele uitdaging.

Maar ik was positief verrast na onze eerste bootvakantie. Wat heb ik genoten, wat voelde ik me vrij en wat waardeer je alles ineens als je met heel weinig zo gelukkig kan zijn. Inmiddels zijn we een aantal bootvakanties en wisseling van boten verder en ik kan niks anders zeggen dan dat het toch een plekje in mijn hart heeft gekregen.

Jeroen en ik kwamen op een gegeven moment op het idee om samen een tattoo te laten zetten. Anderen trouwen en doen een ring om hun vinger, wij vinden een tattoo die onze liefde symboliseert heel bijzonder (..en stiekem hoop ik nog dat hij op zijn knieën gaat hoor). We hebben beiden een windroos en een anker laten tatoeëren, ieder in onze eigen stijl. Die hebben allebei hun betekenis in de liefde en onze relatie.

De windroos is voor mij het symbool voor thuiskomst en geeft aan dat Jeroen en ik elkaar door dik en dun steunen en elkaar altijd de goede richting in het leven op zullen wijzen. Het anker staat voor de veiligheid en zekerheid die we bij elkaar vinden.

Maar natuurlijk hebben we niet voor niets voor deze symbolen gekozen.



Die staan op hun beurt ook voor onze toch wel gedeelde liefde voor varen en sleepboten/opduwers. Ook het varen heeft ons dus dichterbij elkaar gebracht.

Samantha Methorst (Mslb. Jan en Opd. Mattheus & Co)

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.

Dinghy:

Niet dat bootje uit Vinkeveen

Wel het opblaasbare reddingsvlot aan boord van zeeschepen



Fender:

Niet het gitarenmerk

Wel een stootkussen om schade te voorkomen



Gangboord:

Niet kort voor lekker de gang erin hebben aan boord

Wel het smalle looppad aan de binnenzijde van de boeiing



WAAR KOMT JOUW NAAM VANDAAN?

Als je schip is voorzien van een kajuit ben je verplicht een naam te voeren (reglement BPR). En dat doen we dan natuurlijk ook netjes. Maar hoe verzin je een passende naam voor je boot? Op de sleepboten en opduwers die lid zijn van onze vereniging staan soms de meest bijzondere namen en hier lees je hoe die tot stand zijn gekomen.

Over de namen van onze vloot: de Evenaar is vrij simpel: die is op 22-6-1922 met die naam te water gelaten en heeft nooit een andere gedragen. Het is niet aan ons om als derde eigenaar in 100 jaar deze naam te veranderen.

De opduwer heeft de naam De Jonge Heer gekregen omdat we toentertijd een vlet kochten zonder naam, die moest passen bij de reeds aanwezige Klorus (inmiddels beiden verkocht i.v.m de aankoop van de Evenaar). Klorus had vroeger een zusje dat Snikkel heette, dus Sally pakte het woordenboek en zocht naar synoniemen!

Groetjes S en S

Wil jij ook met je verhaal in deze rubriek? Laat het ons weten via mjo.hugo@motorsleepboot.nl

BEESTENBOEL AAN BOORD



Dit is de hond van Jaap.

De hond van Jaap is blij.

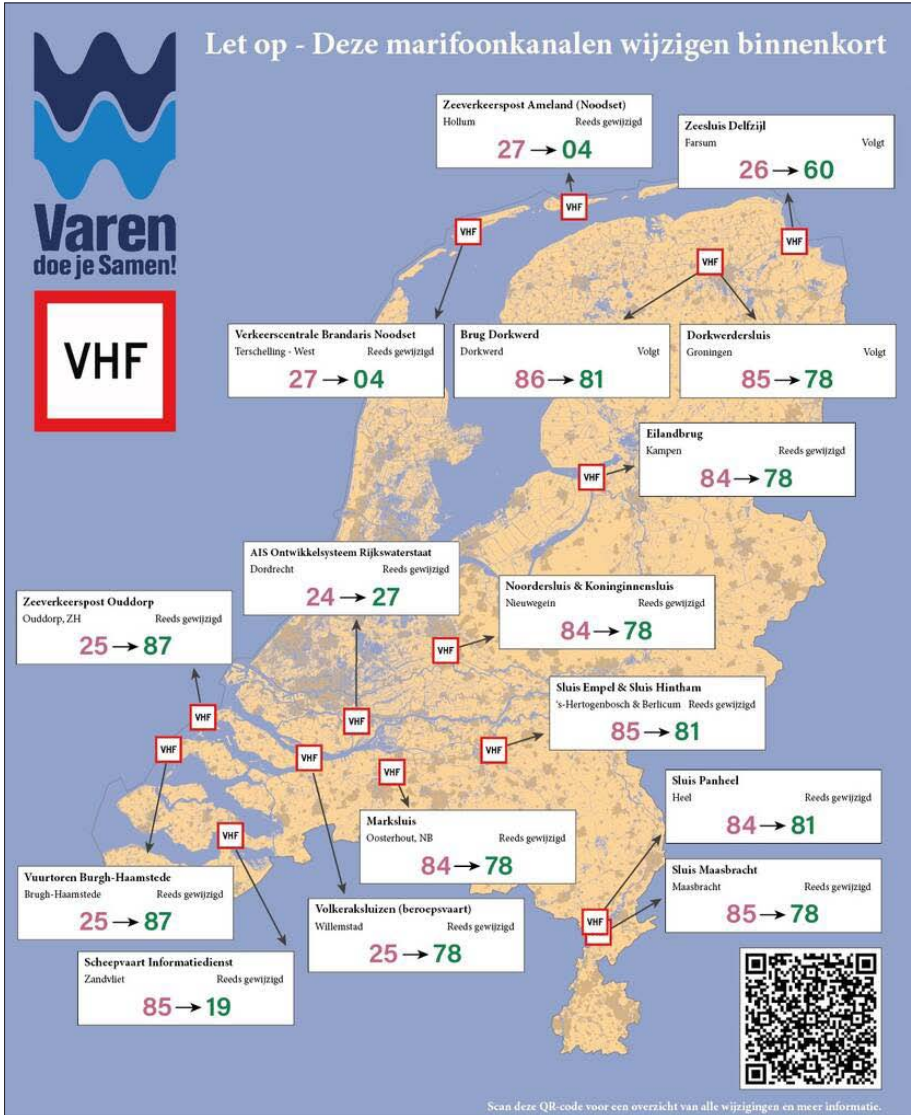
Jaap roeit en zwaait.

Dag vriendjes, dag Jaap.

WIJZIGING MARIFOONKANALEN

Publicatie | 14-12-2022 - Rijksinspectie Digitale Infrastructuur

Binnenkort wordt het VHF Data Exchange System (VDES) in gebruik genomen. Het VDES is een nieuw maritiem communicatiesysteem voor digitaal berichtenverkeer. Voor de invoering van VDES worden een aantal marifoonkanalen - die nu voor analoge spraakcommunicatie worden gebruikt - gewijzigd. Deze kanalen zijn dan niet meer beschikbaar voor analoge spraakcommunicatie. Bekijk in onderstaande tabel om welke marifoonkanalen het gaat.



Gevolgen voor walstations

Walstations die bovenstaande marifoonkanalen gebruiken, moeten uiterlijk 1 januari 2023 zijn omgezet naar een ander marifoonkanaal. Bij de meeste walstations is dit inmiddels gebeurd. Controleer voordat u gaat varen of er een wijziging op uw vaar-route heeft plaatsgevonden.

Gevolgen voor het gebruik van uw marifoon

De bovengenoemde kanalen staan nu nog als analoge duplex-kanalen in uw marifoon geprogrammeerd. Vanaf 1 januari 2023 kunt u deze duplexkanalen niet meer gebruiken voor analoge spraak. Wilt u in de toekomst nog steeds gebruikmaken van analoge spraak? Laat dan uiterlijk 31 december 2023 de analoge simplexkanalen 1027 en 1028 in uw marifoon programmeren. Uw installateur kan u hierbij helpen. Vanaf 1 januari 2024 wordt de nieuwe indeling volledig in gebruik genomen binnen Europa.

Naar het buitenland

Niet overal gelden dezelfde regels voor het gebruik van de marifoon. VDES wordt niet overal gelijk(tijdig) in gebruik genomen. In Europa gelden dezelfde afspraken als in Nederland. Als u de marifoon buiten Europa wilt gebruiken, laat u dan goed informeren over het gebruik van de marifoon(kanalen) in het land of de regio van uw bestemming.

Info: <https://www.rdi.nl>

POËZIE UIT DE POLDER

*Rook uit de pijp
Zon in mijn nek
Mooie blauwe lucht
Geen hens aan dek*

SLEEPBOOT KNILLES

Abe en ik, Tjardo, zijn beiden geboren en getogen Akkrumers en al vanaf de basisschool 'freonen' (vrienden). Voorheen waren wij op de Fryske wateren te vinden met onze Duitse 'Elber' sleepboot. Daar moest echter wel héél veel aan gebeuren en was verre van haar originele staat, wat ervoor zorgde dat die ook niet kon worden aangemeld bij de VDMS. Na het organiseren van de Sleepbootdagen Akkrum, in september vorig jaar, was het zeker; we gingen op zoek naar een échte sleepboot die in betere staat verkeerde. Natuurlijk hadden wij een aantal eisen op papier gezet waaraan zij moest voldoen. Zo moest de stuurhut ruimte hebben om met meerdere personen gezellige een 'buske' te nuttigen, moesten er twee slaapvertrekken aanwezig zijn of kunnen worden gerealiseerd en moest de sleper voldoen aan de maximale afmetingen van de huidige ligplaats. Na wat gesurf op het internet viel ons oog op de A.T.B. die werd aangeboden door Fickers en lag in Amsterdam, Sixhaven.

Wij zijn allebei echte doeners en hebben dan ook meteen een afspraak gemaakt voor het bekijken van de boot. Bij aankomst bleek zij in een wel hele nette staat van onderhoud te verkeren. Na een leuk gesprek met de eigenaresse bleek dat Abe als kleine jongen al eens aan boord van de sleepboot was geweest. De familie bleek vaak naar Fryslân op vakantie te gaan en brachten die dan door in jachthaven 'Tersoalstersyl'. Abe was als kleine jongen vaak te vinden bij jachthaven 'Tersoalstersyl' die in bezit was van de familie Vlig, tevens ook oud-eigenaar van de sleepboot.

We waren er dan ook snel over uit: deze sleper moest het gaan worden! In de staat, waarin zij verkeerde vind je niet zomaar een tweede die ook nog eens te koop ligt aangeboden. Bij thuiskomst zijn wij verder in de geschiedenis van de boot gedoken en kwamen we achter nog een ludiek weetje; de sleepboot (destijds genaamd 'Forza') was in de jaren 90 in bezit van een Akkrumer. Na aankoop hebben wij haar dan ook terug naar Akkrum gebracht en nu ligt zij op exact dezelfde ligplaats als waar zij vroeger heeft gelegen.

Aangezien de naam A.T.B. een afkorting is voor de naam van de vorige eigenaar, lag het voor de hand om de sleepboot een nieuwe naam te geven. Wij wilden graag een stoere naam, die verbinding had met het dorp Akkrum en dan het liefst ook nog in het Frysk. Na wat wikken en wegen zijn we gekomen tot haar nieuwe naam 'Knilles'. We moeten nog even wachten op wat mooier weer, zodat we de bovenkant van de boot kunnen voorzien van een lijke verf, maar het onderwaterschip, de romp, het boeisel en het berghout zijn alvast aangepakt!

Jullie zullen ons vast en zeker tegenkomen op de welbekende sleepbootdagen samen met de sleepboten Reus, Volharding 7 en Shallow. Uiteraard heten wij jullie dan van harte welkom aan boord en drinken er met alle plezier een 'buske' op!

Tjardo Hoekstra & Abe Hiemstra

Bouwjaar: 1933
Eigenaar: TP Hoekstra/Heimstra
Thuishaven: Akkrum
Lengte (in meters): 14.05 m
Breedte (in meters): 3.80 m
Diepgang (in meters): 1.60 m
Naam werf: Foxhol

Plaats werf: Groningen
Land werf: Nederland
Motor merk: Caterpillar
Motor type: 3306
Motor bouwjaar: 1974
Motor PK: 200
Motor aantal cilinders: 6



OPDUWER TROCHSETTER

De unieke Kromhout motor trok mij onder andere erg aan. Ik heb deze opduwer gekocht van een kennis en weet ook hoeveel bloed zweet en tranen hij erin heeft gestoken en dat de opduwer tiptop in orde is.

De plannen die ik heb met mijn nieuwe aanwinst zijn natuurlijk pronken op verschillende sleepbootdagen en tochtjes maken in de mooie Friese wateren. En de naam van de opduwer eer doen en troch setten! (Doorzetten)

Bouwjaar: 1924
Eigenaar: M. Jansma
Thuishaven: Grou
Lengte (in meters): 6.30 m
Breedte (in meters): 2.20 m
Diepgang (in meters): 1.20 m

Kruiphoogte (in meters): 1.20 m
Motor merk: Kromhout
Motor type: M1
Motor bouwjaar: 1924
Motor PK: 22
Motor aantal cilinders: 1



SLEEBOOT MADERI

De wens om ooit een mooie sleepboot te bezitten was al op vroege leeftijd aanwezig. De voorwaarde was wel een sleepboot met een langzaamloper, een Kromhout. Zo zag ik vaak om me heen een boot, die aan mijn wensen voldeed, maar ik kon niet echt iets vinden wat ik mooi vond. In 2017 kocht ik een bootje van 10 meter met een Industrie 1ib3, vanaf dat moment kreeg ik een liefde voor Industrie motoren. Dus een sleepboot met een mooie Industrie was vanaf dat moment het einde.

Sleepboot Maderi kende ik al heel lang. Altijd al een mooie boot gevonden en met de juiste motor voor mij. In 2021 kwam hij te koop. Maar helaas, hij was al snel verkocht vanuit Sloten naar Vinkenveen. In 2022 kwam de Maderi te koop in Vinkenveen en heb ik contact gezocht met de verkoper en een afspraak gemaakt. En ben op een mooie namiddag in augustus naar Vinkenveen getogen. Laat in de avond keerde ik weer huiswaarts als trotse nieuwe eigenaar van de Maderi. Op 20 augustus 's ochtends vroeg met z'n 4en, inclusief Jack Russel Brons, naar Vinkenveen afgereisd. Met een hoop spullen, koelboxen enz. en nog meer enthousiasme. Na in Vinkenveen, bij de oude eigenaar nog een bakkie koffie gedronken te hebben, zijn we van wal gestoken. Van de plas af door Nieuwe Wetering op naar het Amsterdam-Rijnkanaal richting de Oranjesluis, Lelystad en richting Urk, waar we hebben overnacht. In Urk kwam er boven water, dat er een koelwaterleiding gescheurd was. Die hebben we provisorisch gerepareerd. Na een welverdiend avondmaal en het nuttigen van een aantal blikjes zijn we de kooi ingedoken.

Zondagmorgen werd besloten de reis vanaf Urk naar Lemmer binnendoor te vervolgen i.p.v. over het IJsselmeer. In verband met de harde wind en ook het feit dat we een provisorisch gerepareerde koelwaterleiding hadden, leek het een beter idee om binnendoor te gaan. Kwart voor 9, klappie lucht op de Industrie en daar tabaktabakte ze weer onverstoorbaar door. Na een goede reis kwamen we bij de grote sluis in Lemmer aan waar we een uur hebben liggen wachten op de schutting. Jagroen licht.... wat een invasie van boten die allemaal eerst de sluis in wilden. Ook wel weer spannend, maar zonder gekkigheid de sluis ingekomen. Doorvaren naar voren, aansluiten achter het bootje voor mij. Trossen vast, dikke prima! Vanaf Lemmer werd koers gezet richting Bolsward, dat verder allemaal goed verliep. Daar om 19.30 uur aangekomen. De oude Industrie stopgezet, boot afgesloten en bij het weglopen van de boot nog eens achterom gezien naar de boot. Ja, de aantrekkingskracht klopt, die is sterker dan wat een sleepboot kan trekken!

De plannen die ik heb met de Maderi zijn:

- Technisch en cosmetisch naar mijn wens maken en haar te behouden voor de toekomst. Zo heb ik het onderwaterschip geheel kaal gehad, paar nieuwe stukken ingelast, gecoat en in de antie-fouling gezet en al het buiten staalwerk geschilderd.
- De schroefas vervangen, plus lagers, nieuwe roeras met lagers enzzzz.
- Mooie vaartochten te beleven en een hoop plezier.

Bouwjaar: 1917
Eigenaar: A Visser
Thuishaven: Bolsward
Lengte (in meters): 13.76 m
Breedte (in meters): 3.10 m
Diepgang (in meters): 1.55 m
Eur scheepsnummer (ENI): 2306011
Brandmerk: 6611 B Rott

Naam werf: firma S.Seijmonsbergen
Plaats werf: Amsterdam
Land werf: Ned
Motor merk: De Industrie
Motor type: 2vd5
Motor bouwjaar: 1945
Motor PK: 60
Motor aantal cilinders: 2



OPDUWER JAN JACOB

Dit is mijn tweede opduwer, maar de eerste die lid mag worden van de vereniging.

De vorige Jan Jacob was een supergrappig vletje (ook wel 'de Banaan' genoemd) die weliswaar een pijp op de roef had maar waar de motor toch stiekem achterin lag. Een paar jaar een hoop lol met dit bootje gehad maar hij was toch niet echt mijn smaak, ik ben meer fan van de steilstevens en geveegde koten.

Gelukkig heb ik iemand in m'n vriendenkring die 'iets' met bootjes doet en zo kwam deze opduwer op mijn pad. De kleuren waren op z'n zachtst gezegd niet mijn smaak maar daar een beetje doorheen kijkend wist ik dat dit mijn bootje moest worden. En nu, in de juiste kleuren, word ik nog elke ochtend blij als ik naar 'm kijk.

Bouwjaar: 1930
Eigenaar: H&M Pecht van Keimpema
Thuishaven: Weteringbrug
Lengte (in meters): 6.00 m
Breedte (in meters): 2.00 m
Diepgang (in meters): 0.70 m
Motor merk: Skoda



SLEEPBOOT REUS

Een aantal jaar geleden begon het voor ons; de zoektocht naar een mooie sleepboot! Voorheen hebben we een vijftal jaar in een kruiser doorgebracht en nog daarvoor was een Grundel 'the place to be' in de weekenden en vakanties, maar een boot met historie bleef de droom.

Die droom moest enkel wel voldoen aan onze wensen. Zo moest de boot vooral beschikken over een ruime stuurhut, zodat er met regen en wind comfortabel gevaren kan worden. Niet dat wij van suiker zijn, maar een ruime hut met dak is dan wel fijn. Afgelopen jaar ging het allemaal in een stroomversnelling en kwam de 'Nestor' op ons pad (de huidige 'Reus'). Deze sleepboot heeft het allemaal; een ruime stuurhut, genoeg ruimte in de voorroef en een ruim achterdek, waar ook Skipper (onze trouwe viervoeter) genoeg ruimte heeft. Genoeg redenen om de boot naar haar nieuwe thuishaven te brengen, op naar Akkrum.

Zodra de dagen langer worden en de temperaturen hoger, kan voor ons het plezier pas écht beginnen. Niet enkel thuis, maar ook tijdens avonden met vrienden worden er ideeën gedeeld over wat we graag zouden willen doen en/of aanpassen. Voor nu dus nog even een 'before' foto, maar hopelijk komt het voorjaar snel en kunnen we dan ook eindelijk aan de slag!

Thomas en Melissa

Bouwjaar: 1917

Eigenaar: T. Haitsma en M. Veenema

Thuishaven: Akkrum

Lengte (in meters): 15.20 m

Breedte (in meters): 3.65 m

Diepgang (in meters): 1.35 m

Eur scheepsnummer (ENI): 2001378

Naam werf: 't Kromhout

Plaats werf: Amsterdam

Land werf: Nederland

Motor merk: Scania

Motor type: D-8

Motor bouwjaar: 1976

Motor PK: 105

Motor aantal cilinders: 6



SLEEPBOOT WATERMAN

Voor mij is de aantrekkingskracht van deze sleepboot het model: zo worden ze niet meer gebouwd, de indeling waarbij je niet buitenom hoeft voor een toilet of een slaapkamer, de afmetingen: onder de 15 meter, met diepgang van 1.45, en vooral de 3 cilinder Industrie hoofdmotor die zeer goed loopt.

Ik heb veel schepen gehad met 2,4,6 en 8 cilinder motoren, maar nooit een 3 cilinder langzaamloper en die stond bovenaan mijn lijst. Boven alles zijn sleepboten voor mij altijd een oude liefde geweest.

Mijn plannen zijn om te genieten van het varen met de sleepboot en hier en daar mee doen aan de evenementen waar ik ongetwijfeld gelijkgestemden zal ontmoeten.

Met vriendelijke groet, Rein van der Nagel

Bouwjaar: 1930

Eigenaar: R.J.van der Nagel

Thuishaven: Elburg

Lengte (in meters): 14.09 m

Breedte (in meters): 3.45 m

Diepgang (in meters): 1.50 m

Kruiphoogte (in meters) 3.30 m

Eur scheepsnummer (ENI): 2304573

Brandmerk: 4573 B ROTT 1930

Naam werf: Van Goor en Spiekman

Plaats werf: Zwartsluis

Land werf: nederland

Motor merk: Industrie

Motor type: 3vd5

Motor bouwjaar:1939

Motor PK: 90

Motor aantal cilinders: 3



SLEEPBOOT NIEUWE VAART

Goedemiddag wij zijn Aukje, Wiebe, Fenna & (dit zullen wij rond augustus pas weten) uit Gerkesklooster. Ik was al een tijdje op zoek naar een mooi schip met een mooie lijn en een lage kruiphoogte. Waarbij we verschillende boten hebben bekeken, maar het was nooit het complete plaatje. De Nieuwe Vaart, lag al een geruime tijd in Stadskanaal. En dat was wel het complete plaatje; lage kruiplijn, mooie lijn, en een Industrie.

Echter was ik ervan overtuigd dat het schip niet in mijn prijs categorie zou vallen. Na een aantal jaren er omheen te draaien, en een trap onder mijn kont van mijn vriendin/verloofde toch de stoute schoenen aangetrokken en naar Stadskanaal gereden. Waar wij zeer vriendelijk werden onthaald door toenmalige eigenaren, wij het schip mochten bezichtigen en ik direct verkocht was.

En nu zijn wij de eigenaar van de Nieuwe Vaart. En hopen haar weer te mogen showen op evenementen... mits de groene ridders geen roet in het eten gooien. Onze plannen zijn om het schip eerst klaar te maken en dan vooral veel van te genieten. En wij willen de trouwfoto's op deze boot laten maken.

Groetjes, Wiebe Haaima

Bouwjaar: 1948

Eigenaar: W Haaima

Thuishaven: Gerkesklooster

Lengte (in meters): 15.85 m

Breedte (in meters): 3.83 m

Diepgang (in meters): 1.38 m

Brandmerk: 4238 B Amst 1954

Naam werf: Scheepswerf 'de Amstel'

Plaats werf: Ouderkerk a/d Amstel

Land werf: Nederland

Motor merk: Industrie

Motor type: 2VD6

Motor bouwjaar: 1946

Motor PK: 80

Motor aantal cilinders: 2



OPDUWER JUULTJE & LIESJE

Ik ben opgegroeid op het water aangezien mijn vader als schipper de binnenwateren bevoer. Als je op je vader wil lijken, treed je als vanzelf in zijn sporen.. ik ben nu dus zelf ook actief als schipper en zwerf door Europa met een schip.

Sinds mijn jeugd heb ik altijd al genoten van sleepboten, opduwers, oude motoren en alles wat daar nog meer bij komt kijken. Op een gegeven moment dacht ik: 'Waarom koop ik niet eens een oud nostalgisch bootje'. En zo komt van het 1 het ander.

Opduwertje Juultje:

Motor merk: Mitsubishi - Motor type: KE 75 - Aantal cilindrs: 2

Dit bootje zagen we te koop staan op internet en na een telefoontje met de eigenaar zijn we in de auto gestapt om het bootje te bezichtigen. De eigenaar had prachtige verhalen en vertelde met veel liefde over z'n bootje en dat heeft ons erg enthousiast gemaakt. Hij bezat het al ca. 25 jaar en gezien zijn leeftijd en het werk wat je toch hebt om een bootje te onderhouden wilde hij er toch afstand van doen. Na een rondje gevaren te hebben zijn we tot een overeenstemming gekomen om het te kopen. De naam die er op stond was Kameleon.

De koop was 28 augustus 2018, het bootje is dus al enige tijd in ons bezit maar onlangs heeft mijn broer gezegd dat ik me toch nodig eens bij de vereniging moest aanmelden als lid. Aangezien mijn kinderen het prachtig vinden om ook te varen met de opduwer laat ik de Mitsubishi KE75 er nog even instaan want dat is voor die knapen erg makkelijk, maar ik droom er zelf van er te zijner tijd nog een keer een oudere motor in te zetten.

Opduwer Liesje:

Motor merk: Deutz - Motor PK: 12

Motor type: OME 117 - Aantal cilindrs: 1

Een aantal jaar geleden kwam de opduwer Olijffe op m'n pad en na veel wikken en wegen hebben we die erbij gekocht omdat hij nog zo origineel is en ik het een prachtig bootje vond. Hij is door de vorige eigenaar helemaal opgeknapt nadat hij zeer lange tijd in een schuurtje heeft gestaan. Deze hebben we de naam van Liesje gegeven. Altijd is er nog wel wat aan de opduwers te doen en te onderhouden en dat blijft een mooie hobby.

We varen met veel plezier met de opduwers in het rond en hopen nog lang van de bootjes te genieten.

Hg Willem Snoeij

SLEEPBOOT DAGERAAD

Hierbij een foto van de duw/sleepboot Dageraad (binnen de vereniging bekend als Milena, vorige eigenaar). Ik zal me even voorstellen, mijn naam is Wouter van Leersum, 47 jaar, geboren en getogen in het mooie Woubrugge. Ik ben op het water gekomen door m'n opa, die had een eigen helling en bouwde daar pleziervaartuigen voor z'n kinderen van kottermodel tot beachcraft. Dus ik was altijd op en rond het water. Als 14-jarige was ik dagelijks op de scheepswerf van der Laan in Woubrugge te vinden, begonnen met de werf vegen en schepen teren, leren lassen, schilderen enz. Op m'n 17de ging ik in de binnenvaart op een motortankschip.

In 1994 ben ik op 19-jarige leeftijd voor mezelf begonnen en dit bedrijf heb ik inmiddels uitgebouwd en bestaat uit een vloot van 9 veerponten die door heel Nederland werkzaam zijn. Daarnaast varen we met 4 passagiersschepen voor feesten en partijen. Tussen het varen door heb ik tevens al 23 jaar een bunkerstation en een recreatie/passantenhaven met een restaurant bij het Braassemermeer. Daar hoort natuurlijk ook sloepenverhuur bij. We verzorgen sleepwerken en duikservice, dit geheel gericht op de watersporters die stranden en het verplaatsen van woonarkjes enz.

De aantrekkingskracht van een sleepboot.

Tijdens de sleepbootdagen in Woerden verzorgen wij daar ook een veerpont tijdens het evenement. De sfeer daar is supergezellig en ik kan genieten van het bekijken van de scheepjes. Ondanks dat ik de Dageraad voor werk gebruik (en Brutus 2 m'n andere duw/sleepboot) hoop ik toch zo nu en dan tijd en ruimte te vinden om sleepbootbijekomsten te bezoeken met de Dageraad. Waarom de naam Dageraad? Vroeger had men in Woubrugge Scheepswerf de Dageraad, hier werden vissersschepen gebouwd voor op zee, maar ook binnenvaart droge landing schepen en inspectievaartuigen en duwboten.

Woubrugge was een klein dorp en ongeveer iedereen werkte wel op de Dageraad. M'n opa begon daar in 1934 aan nagel vuur en groeide uit tot vakman. De naam Dageraad heb ik dus gekozen omdat het een stukje geschiedenis is van Woubrugge en een stukje eerbetoon aan m'n opa die varen en botengekte op mij heeft overgebracht. Bedankt voor het accepteren binnen de vereniging. Door een gebrek aan schippers op de arbeidsmarkt zit ik zelf ook veel op de boten, ik hoop dat ik tijd en ruimte kan vinden zo nu en dan de leuke evenementen bij te wonen.

Met vriendelijke groet, Wouter van Leersum

Bouwjaar: 1943
Eigenaar: w van leersum
Thuishaven: woubrugge
Lengte (in meters): 14.98 m
Breedte (in meters): 4.20 m
Diepgang (in meters): 1.75 m

Kruiphoogte (in meters): 3.80 m
Motor merk: caterpillar
Motor type: d342
Motor bouwjaar: 1965
Motor PK: 178
Motor aantal cilinders: 6



SLEEPBOOT CHARLES

De aantrekkingskracht op sleepboten is vroeger ontstaan doordat ik er mee in aanraking kwam in mijn omgeving. Het varen op zichzelf heb ik van thuis uit meegekregen. De stoere lijnen, de uitstraling en de vaareigenschappen van een sleepboot vind ik erg mooi maar ook de geschiedenis van deze schepen trekt mij aan. Met mijn eerste sleepboot Koco ben ik ook lid geweest van deze vereniging, die had ik helemaal opgeknapt en heb ik er jaren mee gevaren. Mijn plannen met de Charles zijn natuurlijk lekker varen en vooral genieten op het water en ondertussen natuurlijk zoveel mogelijk opknappen!

Vriendelijke groeten van Michiel Eekma.

Bouwjaar: 1929

Eigenaar: M.C Eekma

Thuishaven: MAKKUM

Lengte (in meters): 16.56 m

Breedte (in meters): 4.41 m

Diepgang (in meters): 1.60 m

Kruiphoogte (in meters): 3.40 m

Plaats werf: Villeneuve Le Roi

Land werf: België

Motor merk: GM

Motor type: 12V71

Motor bouwjaar: 1990

Motor PK: 360

Motor aantal cilinders: 12



SLEEPBOOT MAAS

Wij hebben altijd een Zalmschouw gehad en zijn in die wereld ook bekend, een sleepboot was onze droom voor later! Maar wat is later....?

We hebben ons hart gevolgd en zijn op zoek gegaan. Toen we deze sleepboot tegenkwamen hebben we de kans dan ook meteen gegrepen en zijn sindsdien nog elke dag verliefd. Er moest nog heel veel aan onze geweldige aanwinst gebeuren en nog steeds, maar stukje bij stukje wordt hij met de dag mooier.

Gelukkig was de binnenkant prachtig traditioneel betimmerd en al wel bijna af, dus het begin was er zeer zeker al, en daar borduren we op door. Onze plannen zijn om de boot weer helemaal in volle glorie te brengen en er dan in onze vrije tijd zoveel mogelijk van te genieten. Maar we gaan ook zeker evenementen bezoeken, want wij vinden het erg leuk daar onze passie te delen met mensen die hetzelfde enthousiasme hebben voor deze prachtige boten.

Met vriendelijke groet,
Andre van Nugteren en Evelien Zillig

Bouwjaar: 1939

Eigenaar: A van Nugteren

Thuishaven: Aalst

Lengte (in meters): 16.80 m

Breedte (in meters): 4.35 m

Diepgang (in meters): 1.80 m

Kruiphoogte (in meters): 4.20 m

Eur scheepsnummer (ENI): 3050950

Brandmerk: 950Bzwolle

Naam werf: Bijlsma

Plaats werf: Warten

Land werf: Nederland

Werfnummer: 396

Motor merk: Deutz

Motor type: Sa.8m517

Motor bouwjaar: 1970

Motor PK: 150

Motor aantal cilinders: 8



SLEEPBOOT FURIE

Al van kleins af aan ben ik helemaal weg van sleepboten en opduwers, al ben ik opgegroeid op een luxemotor. Sinds een paar jaar hebben we een mooi Amsterdammertje in de familie, de Kompaan. Daar heb ik al vele tochtjes, vakanties en andere gezellige evenementen mee beleefd.

NIEUWE AANMELDINGEN

Een eigen plek aan de wal is niks voor mij, dus zo zijn we opzoek gegaan naar een scheepje of boot. Al gauw kwamen we een advertentie van de Attack 12 tegen. De boot kende ik uiteraard al, die lag al jaren stil in de Coolhaven in Rotterdam. Zo ben ik er onderweg naar school vaak langs gereden en heb ik regelmatig naar de mooie lijnen van deze boot staan kijken. Ik heb mij er altijd over verbaasd dat er nooit met die boot gevaren werd.

Toen ik de advertentie toegestuurd kreeg heb ik direct gebeld en ben diezelfde dag nog gaan bezichtigen. De boot heeft een vrij jonge motor met zeer weinig draaiuren, hydraulisch stuurwerk en na keuring onder water bleek het casco ook goed, dus dat leek een goede basis om met deze boot verder te gaan. We hebben de boot weer haar eerste naam teruggegeven en zijn nu druk bezig om toch veel achterstallig onderhoud aan te pakken. Op den duur is het dan de bedoeling om op de boot te gaan wonen en er weer mee aan het werk te gaan.

Met vriendelijke groet, Felix Fernhout - Fernhout Maritiem

Bouwjaar: 1955
Eigenaar: F.M. Fernhout
Thuishaven: Dordrecht
Lengte (in meters): 17.35 m
Breedte (in meters): 4.82 m
Diepgang (in meters): 1.90 m
Naam werf: Wortelboer

Plaats werf: Gouderak
Land werf: Nederland
Motor merk: Volvo
Motor type: D12
Motor bouwjaar: 2007
Motor PK: 450
Motor aantal cilinders: 6



SLEEPBOOT ESPERANCE

Het verhaal achter deze boot is dat mijn ouders die van 1996 tot ongeveer 2000 in bezit hebben gehad. Ikzelf ben van 1996, en dit is ook de eerste boot waarop ik «zeebenen» heb gekregen. Een heleboel is nog hetzelfde als toen, volgens mijn vader is er in de machinekamer zelfs nog nergens een spatje nieuwe verf op gekomen. De MaK is ook nog dezelfde, en draait nog net zo lustig.

Omdat mijn ouders iets groters wilden, en eventueel ook op een boot willen gaan wonen, is de Esperance toendertijd verkocht en de keus is daarna gevallen op de Quo Vadis, die ervoor in de plaats kwam. De jaren erna nog wel andere boten gehad, maar langzaamaan is het wat rustiger geworden met de boten. In 2009 zijn wij als familie naar Noorwegen verhuisd, maar de heimwee is toch altijd gebleven. Lang verhaal kort - 13 jaar later overweeg ik om terug te komen, en ja; dan voelde het natuurlijk om ook zelf een sleepboot te willen bezitten. En met een beetje research vanuit Noorwegen, contact gekregen met een hele aardige familie die onze oude «Esperance» in bezit had (bij hun genaamd «De Ruijt»). Na een beetje praten en vragen, waren ze toch wel bereid om die aan mij te verkopen.

Dus 26 jaar nadat ik mijn eerste klompjes aan boord zette, en bijna 23 jaar na de verkoop, is de boot weer terug in de familie en is weer terug in Friesland. Nu zijn we met kleine verbouwingen binnenin bezig, en het is de bedoeling om er op te gaan wonen totdat de huizenmarkt het mij toelaat om een huisje voor een redelijke prijs te kopen. Maar misschien bevalt het me wel zo goed dat ik de huiskoop op een laag pitje zet. We gaan het beleven! Oja, ik ga natuurlijk ook de evenementen langs, voor zover het mogelijk is! Earnewâld staat al op de lijst!

Douwe Lawerman

Bouwjaar: 1916

Eigenaar: D Lawerman

Thuishaven: Delfstrahuizen

Lengte (in meters): 18.50 m

Breedte (in meters): 4.25 m

Diepgang (in meters): 1.70 m

Eur scheepsnummer (ENI): 03310342

Brandmerk: 342 B NIJM 1952

Plaats werf: Nijmegen

Land werf: Nederland

Motor merk: MaK

Motor type: MV36

Motor bouwjaar: 1955

Motor PK: 160

Motor aantal cilinders: 4



OPDUWER DOUWERT

Deze opduwer viel bij mij direct goed in de smaak. In één oogopslag was te zien dat er aan de boot weinig tot niets authentieks verloren is gegaan. Zelfs het stuurwerk met helmstok is nog aan de boot geklonken. Met andere woorden, hij kwam zo uit het werk maar dan wel vanuit begin vorige eeuw.

De opduwer is ergens in 1938 te Westerbroek gebouwd voor fl. 170.- (prijs was zonder motor) en er is toen als eerste een T-Ford in geplaatst. In 1950 is er aan Het Vliet in Leeuwarden een nieuwe dieselmotor geplaatst, een Slavia 8 pk. Toen ik de boot in 2022 totaal ontleed overnam stond ze in een overvol schuurtje waar een begin was gemaakt om er een luchtgekoelde Lister in te plaatsen. Gelukkig was dat mislukt, maar er was nog hoop....

In datzelfde schuurtje stond verscholen in de hoek ... jawel.. de bijbehorende Slavia! Toen was het plaatje voor mij weer helemaal compleet. Ik nam de boot met Lister, en vooral de Slavia, over en heb de 2 weer herenigd en dat voelt best goed. Daar de meningen over de in 1950 geplaatste motorkist verdeeld zijn, zal die in eerste instantie niet worden teruggebracht. Het blijft voor nu nog even te mooi om de Slavia te zien werken...

Bouwjaar: 1938

Eigenaar: B.G Snoeij

Thuishaven: Gouda

Lengte (in meters): 4.72 m

Breedte (in meters): 1.60 m

Diepgang (in meters): 0.75 m

Kruiphoogte (in meters): 0.75 m

Plaats werf: Westerbroek

Motor merk: Slavia

Motor PK: 8

OPDUWER BRUTUS

Een, voor velen van ons, bekende opduwer. En dat heb ik geweten ook! Jullie willen niet weten welke namen er allemaal onder iedere oude laag verf vandaan kwamen! Van "Brutus" en "ome Gijs" tot "Maaike" en van "Dampco" tot "Catharina Anna" alsof iedere eigenaar begon met een nieuwe verflaag en een nieuwe naam.

In bouwjaar 1938 voorzien van een Deutz MAH 716 10pk. Nu staat er een 2cyl Sabb in. Voor nu is dat vooral even lekker om gemakkelijk mee te varen. Ook nu na het wisselen van eigenaar, is uiteraard traditiegetrouw weer een nieuwe "oude look" aangebracht, echter een nieuwe naam ontbreekt nog.... Suggesties zijn dan ook welkom. Qua motor zou er wat mij betreft wel weer iets in mogen dat een stukje ouder is. Maar de juiste motor moet voor nu nog even de weg naar de boot vinden maar dat komt vast ook weer helemaal goed!

Bouwjaar: 1938

Eigenaar: B.G Snoeij

Thuishaven: Gouda

Lengte (in meters): 5.15 m

Breedte (in meters): 1.70 m

Diepgang (in meters): 0.80 m

Kruiphoogte (in meters): 0.69 m

Motor merk: Sabb

Motor type: 2J

Motor bouwjaar: 1970

Motor PK: 30

Motor aantal cilinders: 2

OPDUWER SNOESJE

Deze prachtige opduwer was voor mij naast de opduwer van mijn man toch wel een ware blikvanger op de Nationale Sleepbootdagen Zwartsluis. Nou ja, ik moet eigenlijk zeggen, het moment dat de Kromhout motor werd gestart.. Toen spitste ik mijn oren en liet alles voor wat het was en ik stond daar echt even van te genieten! Om vervolgens mijn man erbij te roepen, dit is toch prachtig Gijs!! Kromhout hè, 't is toch besmettelijk denk ik, dan blijkt er toch nog een virus te zijn waar ik wel in geloof.. De rest is alweer geschiedenis, de vele herinneringen zijn daarna al snel gemaakt en er zullen er vast nog meer komen.

Hiervoor moest nog wel het nodige naar wens worden aangepast, waarop al snel volgde dat de opduwer naar eigen smaak in de lak is gezet, de complimenten hiervoor gaan uiteraard naar m'n man.

Toch kan ook bij ons niet in zeven sloten tegelijk worden gelopen en als vrouw en moeder wordt het inmiddels dan ook wel erg veel. We overwegen voor de toekomst de aanschaf van een sleepboot waardoor ik wellicht toch al eerder afstand zal moeten gaan doen van dit prachtexemplaar. Zo loopt het toch allemaal weer anders dan gedacht. Wel hopen we er de Nationale Sleepbootdagen in Vianen nog mee te bezoeken. Daarna zal deze opduwer ook zeker niet eerder bij ons vertrekken dan wanneer we er echt een goed gevoel bij hebben.

Dit unieke stukje erfgoed met zulk een prachtige Kromhout gloeikop verdient enkel het aller beste plekje!

Groetjes Gijsbert en Paulien Snoeij

Bouwjaar: 1936

Eigenaar: B.G Snoeij

Thuishaven: Gouda

Lengte (in meters): 6.10 m

Breedte (in meters): 2.10 m

Diepgang (in meters): 1.10 m

Kruiphoogte (in meters): 1.20 m

Naam werf: Bijlholt

Plaats werf: Foxhol

Land werf: Nederland

Motor merk: Kromhout

Motor type: M1

Motor bouwjaar: 1924

Motor PK: 22

Motor aantal cilinders: 1



EVENEMENTENKALENDER 2023

Maritieme Markt Katwijk **-VOL-** van 26 april 2023 tot 28 april 2023

Nationale Sleepbootdagen 2023 van 18 mei 2023 tot 20 mei 2023

Watersportdagen Eernewoude **-VOL-** van 27 mei 2023 tot 29 mei 2023

Havendagen Terneuzen van 22 juni 2023 tot 24 juni 2023

Sail Den Helder 2023 van 29 juni 2023 tot 02 juli 2023

Havendagen Zeewolde van 07 juli 2023 tot 09 juli 2023

Havenfestival Almelo van 08 juli 2023 tot 09 juli 2023

Historische Havendagen Coevorden van 14 juli 2023 tot 16 juli 2023

Sleepbootdagen Biddinghuizen van 24 augustus 2023 tot 25 augustus 2023

Nijkerkse Sleepbootdagen van 31 augustus 2023 tot 03 september 2023

Admiraliteitsdagen Dokkum van 07 september 2023 tot 10 september 2023

31e Warmondse Schippertjesdagen van 08 september 2023 tot 10 september 2023

Historische Havendagen Zwolle van 08 september 2023 tot 09 september 2023

Sleepbootdagen Akkrum **-VOL-** van 08 september 2023 tot 10 september 2023

Voor meer aanvullende gegevens over deze evenementen, zie onze site.

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.

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 maten VDMS vlaggen zijn te bestellen: 30x45 / 50x75 / 75x100

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

REIZENDE REPORTER VOOR DE BETING

Heeft u een mooi verhaal, restauratieverslag, reisverslag of iets anders dat u met de leden wilt delen, maar vindt u het moeilijk om hier een stukje over te schrijven?

U kunt dan contact opnemen met onze reizende reporter Gert Herrebrugh.

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