

Inhoud

Adreswijziging of e-mail wijziging?.....	1
Van de bestuurstafel.....	4
Bekendmaking Bestuurswissel	5
Boot Holland 8 t/m 13 februari.....	6
Restauratieregeling mobiel erfgoed	6
FVEN nieuws.....	7
Ik geef het roer door aan.....	8
Uit de oude doos.....	16
Nieuwe leden.....	22
Nieuwe leden.....	23
FVEN nieuws.....	26
Bestellen VDMS vlaggen	26
Van kop tot kont.....	29
Nieuwe leden.....	32
De FVEN zoekt nieuwe bestuursleden.....	36

Algemene ledenvergadering 2019 is gepland en vastgelegd bij de Stichtse vrije school in Zeist op zaterdag 9 februari 2019.

ADRESWIJZIGING OF E-MAIL WIJZIGING?

Verhuist U? of verandert u 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 ook digitaal bereikbaar. U krijgt dan regelmatig de nieuwsflitsberichten die niet kunnen wachten tot een volgende uitgave van De Beting.

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

Voorzitter:

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

Secretaris:

Leonie Wassenburg - Mslb. Eveline
Gouwestraat 24 - 2407 BC Alphen a.d. Rijn
☎ 0172-492567, en liefst via e-mail
✉ secretaris@motorsleepboot.nl

Penningmeester:

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

Algemeen bestuurslid:

Hubert Schoemaker - Mslb. Descansar
Strandweg 125 - 3891AJ Zeewolde
☎ 06-11850606
✉ hubertschoemaker2@hotmail.com

Algemeen bestuurslid:

Albin Glaser - Mslb Geertruida
Broekerhavenweg 238 - 1611CK Bovenkarspel
☎ 06-22835539
✉ albinglaser@gmail.com

Ledenadministratie:

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

Redactie en Lay-out De Beting:

Anton en Carina Schoo - Mslb. Dolfijn
Delving 56 - 1921VG Akersloot
☎ 06-81508128
✉ redactie@motorsleepboot.nl

Afgevaardigde FVEN:

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

Kennisbank/bibliotheek:

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

Contactpersoon Register Varend Erfgoed Nederland:

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

Evenementen:

Ramon Felix en Jolanda Verhage - Mslb. Sien
Merelslag 55 - 1426BA De Hoef
☎ 06-54600517
✉ evenementen@motorsleepboot.nl
✉ jolanda.verhage@gmail.com

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

Public relations:

Roland Kok en Saskia Laugs.
✉ pr@motorsleepboot.nl

Reizende reporter voor de Beting

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

Privacypersoon AVG

Herriëtte Nieuwpoort

De Vereniging De MotorSleepboot en de redactie aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor de juistheid van de in de artikelen voorkomende gegevens. Het gebruik maken van gegevens uit de artikelen geschiedt voor eigen risico. Niets uit deze uitgave mag worden veeleenvoudigd 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 € 43,- per jaar inclusief het clubblad. Kamer van Koophandel te Hilversum nr. V 40.517700

De Motorsleepboot - Driehuis

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



RiVo Dieselservice
voor Advies- Onderhoud en Reparaties

Tel: 06-23419855

Gespecialiseerd in reparatie en onderhoud van dieselmotoren.

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

* Repareren krukas en lager schade.

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



sinds 1919

Kramer scheepsmotoren b.v.
Machinefabriek - ZAANDAM

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

Reparatie - Revisie - Verkoop - Inbouw van:

- Scheepsmotoren
- Keerkoppelingen
- Scheepsschroeven

Stevendok
Assenbank 6 x 1,2 mtr

Veel nieuwe en gebruikte schroeven
Repareren en aanpassen van schroeven

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

Tel: 06-53413663



SCHEEPVAARTBEDRIJF

KORN. KOEHOORN & ZN

ANNO
1975

*Skippen
en
Hannel*

Motoren Accu's
Keerkoppelingen
Aggregaten

Kiesterzijl 18 Franeker

SCHEEPSWERF "NIEKO"

Restauratie Traditionele Schepen

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

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



VAN DE BESTUURSTAFEL



Beste leden,

Voor u ligt alweer de laatste Beting van 2018. Veel boten van onze vereniging doen deze dagen nog even hun laatste kunstje om Sint overal aan land te brengen. Om dan vervolgens in winterslaap te gaan (zowel Sint als de schepen ;))

Ik denk dat we als vereniging een goed en succesvol jaar hebben gehad. De evenementen zijn goed bezocht door leden en publiek, met als klapper het record aantal boten tijdens de Nationale Sleepbootdagen in Zwartsluis.

In de maand december ligt ook het lang verwachte jubileumboek bij alle leden op de mat. Wij als Bestuur hebben al een kleine preview gezien en eerlijk is eerlijk, het ziet er geweldig goed uit. Veel foto's, verhalen en informatie.

Verder zijn we al weer druk bezig met het regelen van de jaarvergadering en met de sleepbootdagen 2019 in Vianen. Wij hebben er in ieder geval weer veel zin in.

Rest mij nog om u allen namens het gehele bestuur goede kerstdagen te wensen en een gezond 2019.

Met vriendelijke groet,

Hubert Schoemaker
Bestuurslid VDMS
MSLB Descansar



Wilt u een sterk FVEN, registreer dan bij RVEN!

BEKENDMAKING BESTUURSWISSEL 'IK GEEF HET STOKJE DOOR...'

Februari 2019 zit de 3-jarige termijn voor de huidige secretaris erop. Gezien de combinatie werk/privé heeft Leonie aangegeven deze functie vacant te stellen.

Vanuit het bestuur heeft algemeen bestuurslid, Albin Glaser, te kennen gegeven deze functie op zich te willen nemen.

Hierbij draagt het bestuur, conform art 5.4 van de Statuten, Albin voor ten aanzien van de vacature Secretaris.

Door deze voordracht komt de functie van Algemeen bestuurslid/coördinator NSD vacant.

Voor deze functie heeft Freddie Hagen zijn interesse getoond. Na gesprekken met Freddie, draagt het bestuur hem hierbij voor ten aanzien van de functie Algemeen Bestuurslid/coördinator NSD. Ook conform art. 5.4 van de Statuten.

Tijdens de algemene jaarvergadering zullen beide voordrachten aan de leden worden aangeboden waarna benoeming plaatsvindt.

Met vriendelijke groet,
Leonie Wassenburg – de Jonge
Secretaris VDMS

Bestuur

Verkiezing bestuursleden

Artikel 5

1. Het bestuur bestaat uit tenminste drie (3) en ten hoogste zeven (7) meerderjarige personen (leden, ereleden of begunstigers) die door een algemene ledenvergadering worden benoemd.
2. De voorzitter wordt door de algemene ledenvergadering in zijn/haar functie benoemd.
3. Het aantal bestuursleden wordt door de algemene ledenvergadering vastgesteld.
4. Bestuursleden kunnen worden voorgedragen door het zittende bestuur of door tenminste tien (10) leden.
5. Iedere voordracht moet tenminste vijf (5) dagen door de algemene ledenvergadering schriftelijk (fax, e-mail) bij het bestuur zijn ingediend.
6. (Aspirant-)bestuursleden mogen geen (neven)functies elders hebben waarbij een reële mogelijkheid op belangentegenstellingen bestaat tussen deze functies en hun bestuursfunctie in de VDMS.
7. Wanneer er één (of meer) geldige bindende voordracht(en) voor een compleet bestuur ter tafel ligt/licgen wordt hierover eerst gestemd.
8. Wanneer er geen bindende voordracht ligt, of (een) dergelijke voordracht(en) is/zijn eerder door de algemene ledenvergadering verworpen wordt er gestemd over individuele voordrachten.

BOOT HOLLAND 8 T/M 13 FEBRUARI

In februari is het weer zo ver. Dé aftrap van het watersportseizoen tijdens Boot Holland in Leeuwarden!

Boot Holland is gezellig, inspirerend en nieuwswaardig. De beurs zal vele wereldprimeurs laten zien en ook onze vereniging is hier zichtbaar (aanwezig met een eigen stand).

We zijn nog op zoek naar vrijwilligers die een dag of meerdere dagen de stand van onze vereniging willen bemannen. Vanuit onze vereniging zal Roland Kok elke dag van de beurs aanwezig zijn. Wil je ons hierin ondersteunen, dan graag een berichtje naar pr@motorsleepboot.nl of telefonisch bij Roland Kok 06-53322285

Er zijn dit jaar plannen voor een doe het zelf paviljoen. Dit paviljoen geeft antwoord op vragen rondom het zelf onderhouden en opknappen van een boot. Denk hierbij aan demo's, workshops en verkoop van onderdelen.

Kaarten kun je kopen via: <https://boot-holland.nl/tarieven-en-online-kaartverkoop/> (uiteraard hoeft je die niet te kopen als je ons wilt helpen de stand te bemannen).

Zien wij jullie daar?

RESTAURATIEREGELING MOBIEL ERFGOED BIJ HET MONDRIAAN FONDS

Beste allen,

De restauratieregeling mobiel erfgoed bij het Mondriaan Fonds is opengesteld!!
Zie: <https://www.mondriaanfonds.nl/aanvraag/bijdrage-restauratie-mobiel-erfgoed/>

Met vriendelijke groet,
Kees

Kees Weststrate
Bestuurslid Communicatie FVEN
www.fven.nl



De grootste collectie varend erfgoed ter wereld

FVEN NIEUWS

1. Regeling binnenhavengeld Zaanstad voor Historische schepen in de pleziervaart.

Sinds begin 2018 loopt de binnenhavengeld regeling via de website van PortofAmsterdam en als er iets nieuws wordt opgezet, dan zijn er zaken waar men tegen aan loopt. Sinds begin november is er nu een regeling voor Historische schepen. De regeling is op de FVEN.nl website gekoppeld aan het item "Voordeel Registratie" en te vinden op de pagina van Zaanstad. Via een link is de regeling in te zien.

2. SAIL AMSTERDAM 2020 / FVEN

Eerder dit jaar zijn wij als FVEN weer in gesprek over de deelname van het Varend Erfgoed in 2020, dus verzoeken wij de eigenaren van het Varend Erfgoed te wachten op nader bekendmakingen en **niet** zelf met Sail te gaan bellen over deelname. Het schema ziet er nu zo uit, dat de inschrijving via de FVEN website zal lopen en dat gebeurt dan in de periode 1 november 2019 t/m 29 februari 2020. Nadere mededelingen hierover worden in Scheepspost gecommuniceerd. Inmiddels is er door Sail duidelijk aangegeven welke schepen zij als hun gasten willen ontvangen.

Wie kunnen deelnemen en hoe worden deze geselecteerd:

- a) Schepen dienen ten minste 50 jaar oud te zijn en opgenomen in het Register Varend Erfgoed Nederland (dus lid te zijn van een Behoudsorganisatie, die is aangesloten bij de Federatie Varend Erfgoed Nederland).
- b) Het schip dient een meerwaarde te hebben als nautisch decor voor Sail (dus dient het authentiek te zijn).
- c) Sail nodigt uit en kan dus aanvragen afwijzen.

In de vorige scheepspost werd vermeld, dat SAIL een onderzoek wil houden naar de beleving van de schippers van het Varend Erfgoed naar Sail activiteiten - aanmelding is nog mogelijk: E-mail: arianna@sail.nl

Er is een kernteam gevormd vanuit de FVEN, dat dit jaar nog een eerste meeting zal houden en in de loop van 2019 willen wij het team van vrijwilligers gaan uitbouwen, waarbij vanuit elke deelnemende organisatie één of meerdere vertegenwoordigers worden uitgenodigd.

De 10de editie van SAILAMSTERDAM wordt gehouden van 12 t/m 16 augustus 2020.

IK GEEFT HET ROER DOOR AAN

Hallo allen, het roer doorgeven is eigenlijk een beetje bedoeld om elkaar iets beter te leren kennen, of dat via deze weg gaat is natuurlijk maar de vraag. Het is wel weer een leuk leesartikel in ons clubblad.

Ik heb het roer gekregen via Sander Kamminga, mijn steun en toeverlaat “technische dienst”, over mijn vloot ondertussen bestaand uit 3 beroepsmatige slepers, 2 opduwers en diverse kleine projecten.

Mijn naam is Roy Bos, woonachtig in Groningen, clublid sinds 2004 met de opduwer History. In dit artikel wil ik jullie meenemen terug in de tijd. Het begon allemaal zo.... of naja, ongeveer zo. Het water zat al vroeg bij mij in mijn hoofd. Als kleine jongen (basisschool leeftijd) ging ik regelmatig mee met mijn oom op een sleepvlet van zo'n 14 meter lang. Het hart was een gele rups met 250 pk. Diverse transporten hebben wij samen uitgevoerd, al slepend en duwend. Ik werd ouder en de bootjes bleven trekken. Een andere oom bouwde destijds, zelf in eigenbeheer, woonarken. Hierbij waren altijd van die kleine bootjes met een roefje en een dieselmotortje erin. Later kregen die kleine bootjes een naam. Dit waren opduwers. Er lagen altijd wel een aantal in de nabije omgeving, dus als ik naar school fietste (ondertussen middelbare school) moest ik altijd even stoppen, kijken, je weet wel hoe zoiets gaat.



Rond 2000 was ik op een verjaardag van familie in de binnenstad. Ja jullie raden het vast, deze familie woonde op een woonboot. In het Winschoterdiep ergens in het midden van het kanaalvak. Achter in het kanaalvak lag een motorschip afgemeerd en op de terugweg bij mijn ouders in de auto viel mijn oog op een bootje dat, half in het riet, half onder het schip, verstopt lag. Soms bekijk je iets vluchtig maar al snel heb je in de gaten dat dit het is wat je al die tijd zoekt. Dus pa verzocht achteruit te rijden om ook dit bootje eens even te bekijken. Het duurde niet lang voor er contact gelegd werd met de eigenaar en binnen afzienbare tijd werd er een deal gesloten. Het was zo ver, na al die tijd kijken, kijken en dagdromen een eigen opduwer. Het

was een vlet van zo'n 4 meter lang casco en een pens werk. Nu zou ik zeggen, ah dat is geen opduwer maar een opgebouwde roeiboot (de luchtkasten waren nog niet lang geleden verwijderd) maar wat was ik er blij mee. Hij lag nog altijd in hetzelfde riet, klem tussen de wal en het schip. Op een koude najaarsochtend zijn één van mijn ooms, mijn vader en ik in een opduwer gestapt om het vletje te halen. Toen we de opduwer op sleep hadden kreeg ik de taak om de vlet maar eens leeg te schepen. Deze stond vol met water en het duurde zo'n 30 minuten voor ik hem met de emmer leeg had. Toen we bij de werkplaats van mijn oom aankwamen had ik de vlet net leeg. We konden hem zo op de tandemasser takelen en achter de personenauto meenemen naar huis. Nu kon het verzamelen van bootjesspul beginnen. Er werd een Kubota 4,5 pk-motor aangekocht, met keerkoppeling. Een aantal lichtranden en van de oud-eigenaar kregen we nog een schoorsteen. Mijn broer deed een metaalbewerkingopleiding en die kreeg van de leraar een proefwerkstuk. Hij moest een bolder maken en jullie raden al waar die bolder na het cijfer gebleven is Ja die staat nu nog altijd op dat vletje, iets te groot maar voor mij perfect.

Het bootje begon vorm te krijgen, de eerste tewaterlating en proefvaartjes hadden we gehad. Eigenlijk had ik best veel geluk, pa een schuur vol gereedschap, waar ik gebruik van mocht maken ... of was het meer misbruik. Ik was tenslotte nog maar een jaar of 13, je deed dan zomaar wat en meestal kwam het wel goed. Toen ik als 13/14-jarige, destijds, in ons eigen opgeknapte bootje door de stad Groningen voer zag ik, dat er minstens een stuk of 10 opduwers lagen weg te rotten, dan voelde ik mij best wel trots. Maar de boot was zo goed als af en er dreven zat andere leuke modelletjes in de stad rond, op een gegeven moment was het zo ver. Ik was van mening dat er een slag grotere boot moest komen en eigenlijk minimaal een steilsteven. Pa en Ma zagen de bui al hangen dus er werd nadrukkelijk tegen mij gezegd, Roy je zorgt eerst maar dat je deze vlet opduwer verkoopt voor je iets anders aankoopt. Internet was net in opmars, dat werkte nog via een inbelverbinding. Er stond een rare kast in de buurt van de computer en als je dan op het internet wilde, begon dat ding eerst in 37 verschillende toonhoogtes te piepen en diverse mooie gloeilampjes gingen dan blinken en knipperen. De meeste lezers zullen het wel herkennen maar een enkeling zal nu denken, waar heeft die Groninger het over.... Nou ik geloof dat het internet ongeveer overal zo begonnen is, het mooiste was nog, als je op het internet online was, dan werd je afgekoppeld van je telefoon. Mijn ouders hadden een bedrijf aan huis dus mijn broer en ik konden ook niet zomaar op het internet, want dan was het bedrijf telefonisch niet bereikbaar.

Op een vrijdagmiddag viel mijn oog op een leuke advertentie van één van de nu nog bekende verkooppagina's, het was een steilsteven enkel geveegde kont met een Hercules diesel, een meter of 6 lang. Deze lag in Leiderdorp bij de molen en de eigenaar had haar zo'n 10 jaar in beheer gehad. Zij zouden emigreren zo luidde de advertentie. Ik had de belangrijkste punten opgeschreven en was snel offline gegaan zodat ik kon telefoneren. In mijn achterhoofd de woorden van pa en ma aan de kant geschoven en de beste man eens benaderd over deze steilsteven. Eind van de middag kwam pa weer thuis en ik wist niet hoe snel ik dit met hem moest overleggen. Aangezien mijn vader ook wel van een avontuur houdt en mijn moeder, vrij flexibel, in ons gezin is meegegroeid, reageerde pa verrassend met de woorden, "Kom dan

rijden we daar even naartoe". Dus telefoonnummer van de eigenaar mee en hup in de auto. Onderweg hadden we nogmaals contact opgenomen met de eigenaar dat wij vanuit Groningen naar Leiderdorp onderweg waren om de boot te komen bekijken. Hierop reageerde de man dat er nog een liefhebber dezelfde avond nog wou komen kijken. Pa en ik hadden toen maar besloten dat we de opduwer zouden kopen voor de vraagprijs. Dit gaat werkelijk een stuk makkelijker als je niet met een vrouw of vriendin hoeft te overleggen. Eenmaal aangekomen in Leiderdorp was het een erg leuk opduwertje. Wel her en der wat slechte stukken in het dek en de motor moesten we starten door een dikke plus en min kabel tegen elkaar aan te duwen. Die man had het per slot van rekening ook al jaren zo gedaan dus dat moest wel goed zijn. Na een proefvaart en wat drinken reden we met een tevreden gevoel weer naar Groningen. De maandag erop kwam een grote bakwagen, met kraan en opduwer, uit Leiderdorp om de steilsteven in Groningen te lossen. Toen kwam er een moeilijk momentje, het vletje al waar vele mensen uit de buurt zoveel liefde in gestopt hadden om er wat moois van te maken, ging van de hand. Ik begon weer van voor af aan, echter de steilsteven moest nog wel voorzien worden van her en der een nieuw stukje gangboord. Het achterdek moest ook vernieuwd worden en delen van de roef zaten vol met plamuur.



Het bootje lag eigenlijk grotendeels uit elkaar maar ik had geluk dat mijn broer een opleiding metaalbewerking volgde. Ik moet jullie eerlijk bekennen van dit project zijn we niet minder geworden. Van 2 linkerhanden kreeg ik nu aan een hand wat rechter vingers. En mijn broer en ik waren van de straat en toch bij vader en moeder onder de vleugels.... naja in de schuur. Het bootje kreeg vorm en een paar lagen verf en ging te water aan het begin van het vaarseizoen, zal zo 2002/2003 geweest zijn. Ik voer regelmatig wat, door de grachten en over de meren, in de omgeving. In de krant werd geschreven dat er een inbrengrtocht zou komen voor schepen die deel zouden nemen aan Delfsail.

Dat weekend kwam dichterbij en diverse oude schepen, sleepboten en opduwers verzamelden zich in de stad. Wat was dat een leuke ontmoeting om zo een aantal opduwers bij elkaar te zien die wel verzorgd waren en niet weg lagen te rotten achter een of andere woonark. Dit was tevens het eerste contact wat ik legde met leden

van onze club, en ja jullie raden het al het waren de namen zoals Sander Kamminga, Christiaan Huizing en Ruud Monna. Zij waren onderweg met een opduwertocht en wilden via een omweg richting Delfzijl gaan. Ze vroegen mij of ik geïnteresseerd was om mee te gaan, nou eerlijk gezegd leek het me maar niets. Nee, ik leefde in mijn eigen wereld en zou hun in Delfzijl wel weer ontmoeten, het vertrouwen in mijn opduwer was ook nog niet optimaal. De week ging voorbij het was de datum van Delfsail en ik voer in de opduwer naar Delfzijl gevolgd door mijn ouders in hun Tupperware speedboot. Zij wilden natuurlijk ook geen feestje missen, maar een opduwer was wel wat klein voor een hoeveelheid personen. In Delfzijl maakten wij kennis met nog een aantal leden van de club en het was eigenlijk zo slecht nog niet. Ik kreeg een handvol papieren onder mijn neus geschoven met de vraag om ook lid te worden. Dit was een nare ervaring, omdat je nu voor de keuze staat het virus toe te willen geven waarmee we allemaal besmet zijn... het virus van oude meuk.



Weer thuisgekomen had ik bedacht dat de steilsteven die ik nu had wel een leuke boot was maar, eigenlijk voor mijn gevoel, toch iets van karakter miste. Ik wou een echte opduwer zo één waarvan het leek alsof hij pas uit bedrijf gekomen was. Het duurde niet lang dat ik mijn gedachten deelde met mijn broer, vader en mijn moeder. Wederom was het antwoord, Roy als jij eerst de steilsteven verkoopt kun je daarna weer wat anders aankopen. Het internet werd weer gestart en de speurtocht werd opgezet. Nog steeds waren de boten, in en om Groningen, niet te koop of deze moesten van zover komen dat een gehele restauratie plaats moest vinden. Een aantal weken later kwam er een advertentie online met tekst zonder foto: de tekst luidde, steilsteven opduwer dubbel geveegde kont, motor Brons Appingedam, alsof het zo moest wezen. Wisten wij veel wat een Bronsmotor was maar zo'n uitdagende advertentie stond mij wel aan. Direct vaders gebeld en gevraagd waar of hij was. Hij was in Amsterdam maar had nog wel wat tijd over. Ik had het telefoonnummer doorgegeven en pa heeft de eigenaar in Oude Wetering bezocht. Het gesprek liep niet geheel vlekkeloos. Deze man was opzoek naar een nieuw eigenaar die daadwerkelijk iets met de opduwer zou gaan doen en waar de opduwer een goed/ beter behoud zou gaan krijgen. Nadrukkelijk was de man op de Bronsmotor. Deze zou er

in geen geval uitgehaald mogen worden voor een ander motortje. Het duurde een tijdje maar er werd een deal gesloten. Dit werd de HISTORY, dus eigenlijk had ik nou geen opduwer maar mijn vader kocht er eentje bij “waarom moest ik dan nog mijn opduwer verkopen?”

Aan het einde van de week werd History thuis geleverd in Groningen, maar hoe zat dat starten nou nog maar? Een slinger, diverse oliepotjes en een raar brandstofsysteem. Bij de eerste paar keer starten hadden we echt wel een zware dobber aan de motor en er werd overwogen of we dit echt wel zo leuk vonden als dat we gedacht hadden, de aanhouder wint zullen we maar zeggen. History kreeg een vers kleurtje, we verdiepten ons in de motor en ik werd, als 16-jarige, in 2004 lid van de club met de opduwer History.



Diverse tochtjes en evenementjes zijn we afgegaan, pa was altijd enthousiast maar met zijn werk kon hij het niet altijd combineren om mee te varen. Dus ik voer met de History naar de evenementjes en pa volgde, mij in het weekend, met de camper. Dit vonden wij altijd erg gezellig en gastvrij van de evenementencoördinatoren dat dit zo te regelen was. Nogmaals dank hiervoor. Tijdens één van de evenementen liet ik vallen dat het mij wel wat leek om een sleepboot te hebben, waarop we voldoende ruimte zouden hebben om met z'n 4en te kunnen zijn. Dan zou ik, met de sleepboot en opduwer, naar een evenementje varen en dan konden vader en moeder ons met de auto volgen. Deze gedachten werden opgenomen en we gingen op zoek naar een sleepboot die vooral BETAALBAAR zou zijn.

En zo kwamen wij terecht in de Delfshaven, het leek wel een piratenschip wat daar lag te vergaan. Een eigenaar die hele leuke ideeën had wilde varend naar Frankrijk en dan zeilend naar Turkije, dat waren de ideeën. Maar helaas had hij zijn plan niet uitgevoerd. Wij kochten de sleepboot. Het was de Maanplaat in een vreemd jasje,

zo kon je het wel noemen. Zo brachten wij de Maanplaat van Rotterdam naar Groningen. De 3 cilinder Brons had een jaar of zeven niet meer gelopen en de olie die in het blok zat leek meer op bilgewater dan op olie. Dus het was al met al een heel avontuur. Diverse keren naar Rotterdam om de motor bedrijfszeker te maken en zooi van de boot af te halen. Het was zover dat we de boot konden halen. Tijdens de tocht, in december, zat ik van alles te bedenken om hem in te richten voor 4 personen maar iedere gedachtegang werd negatief beïnvloed en van de tafel gedrukt. Ik ga hier verder niet uitgebreid schrijven over hoe de Maanplaat verbouwd is. Dit is al eens in een Beting beschreven. Geïnteresseerden kunnen zich na het lezen van dit artikel altijd op een evenement eens melden bij vaders om het verhaal incl. foto's te aanschouwen... Wij kwamen er niet uit om de Maanplaat in te richten voor 4 personen. De voorroef is origineel en ik wou meer dan de helft eruit slopen voor een mooi 2-persoons bedje, alsof pa het wist, wij hebben er wel geteld 3x samen op geslapen.



Mede door ons meningsverschil kochten mijn vriendin en ik een eigen sleepboot, naja sleepboot, als je het een dikke opduwer noemde vond ik het ook best. Het werd de Nostalgie met een 1 cilinder Brons van 35 pk. Ondertussen had ik mijn opleiding tot schipper binnenvaart afgerond en voer ik, als schipper, bij de bekende roodkleurige sleepbotenfirma uit het noorden. Wij voeren diverse evenementjes af, ik met de Nostalgie en History en mijn ouders met de Maanplaat. Eigenlijk waren we allen tevreden en wat hebben we altijd een boel plezier als we op pad waren. Het duurde niet zo heel erg lang dat cupido met eicellen begon te schieten en mijn vriendin werd zwanger, ja eigenlijk was ik er natuurlijk zelf bij maar het resulteerde na 5 maanden dat we ons realiseerden dat het beter was om een grotere sleepboot te zoeken, die ook nog eens betaalbaar zou zijn. Het speuren ging echt niet vanzelf en tijdens dit feest, vrouw in hormonen, hobbyboot te koop aanbieden, andere hobbyboot zoeken, kinderkamer maken enz. enz. begon de werkgever ook nog eens naar te doen wat resulteerde in ontslag. Hierdoor had ik wel rustig de tijd gekregen om de kinderkamer af te maken en opzoek te gaan naar ander werk, dat ik eigenlijk

al snel weer ergens kreeg, als stuurman op een recent gebouwde tanker die door heel Nederland voer. Dit was wel erg prettig werk vond ik zelf.

Ook een andere sleepboot werd gevonden, het was de Thor H. Zij had jarenlang dienstgedaan voor de scouting in Haarlem, echter zij hadden geen centen meer om haar op te laten knappen en hadden de keus gemaakt haar te verkopen. Dit werd onze Romar. Tuurlijk hebben wij hier ook het een en ander aan gedaan en wellicht zijn er nog een aantal van de lezers die het weten. Wij lagen met een blauw dekkleed, op het dak vastgemaakt, in Zwartsluis omdat het in de stuurhut langer regende dan dat het buiten deed. De Nostalgie werd verkocht en kreeg ook een supergoed baasje. Hier zijn we dan tot op de dag van vandaag nog erg blij mee, mede omdat we hem zo nu en dan nog eens voorbij zien komen. Mijn baan, als stuurman, beviel eigenlijk wel goed en het was allemaal super te combineren met de evenementjes. Echter als jong persoon, wispelturig van karakter, zoals dat hierboven ook wel duidelijk wordt wil je wel eens wat anders. Er diende zich een kans aan voor een bedrijfsovername van 3 beroepsmatig sleepboten in een koop. Ja, dan sta je met een mond vol tanden. Wat ga je doen, nog meer boten bij kopen of toch voor een werkgever blijven varen? Met de gedachte om altijd terug te kunnen onder een werkgever heb ik de overname maar doorgezet en heb ik in 2014 de ploegsleepboot Harm, Duwsleepboot Does en Duwsleepboot Kaatje overgenomen. Echter, om dit over te kunnen nemen moest onze privévloot weer wat krimpen dus hadden we besloten om de Romar te verkopen. Op den duur wordt het iets te veel boot in je vrije tijd. Ook met opgroeiende kinderen, want daar lopen er nu al 2 van, is het niet echt super te combineren.



De duwsleepboot Kaatje werd verkocht en toen bleven de Harm en de Emergo over. Ondertussen heeft de Maanplaat de Joop v.d. Ende prijs gewonnen en de History heeft een motorische en optische restauratie ondergaan, waar we ook de Joop v.d. Ende prijs voor kregen. In 2016 deed de mogelijkheid zich voor om een frisse boot aan te schaffen. Dit was de oude Pollux (RPA6/ WalrusIII) en werd bij ons Leda. Geheel in eigen beheer werd de Leda uitgevoerd als ploegsleepboot, mede door technische man uit bovenstaand verhaal en met ondersteuning van arkenbouw oom, die ook nog altijd in beeld is.

De Harm werd niet meer permanent gebruikt en kon dus mooi zo nu en dan eens mee naar een evenementje. Velen van jullie zijn er over gevallen "hij die met zo'n boot zich durft te vertonen op een evenement". Nou jazeker dat ben ik, wij maken gemiddeld 60 uren per week, 2 opgroeiende kinderen en 6 vaartuigen te onderhouden. Harm heeft een naar verleden achter de rug, hij moest werken voor zijn geld en zo ziet hij eruit. Trots als wat, Harm was geen opgepoetst jacht, maar stond dagelijks nog zijn mannetje. Ik hoorde echter in de wandelgangen dat een van de betere sloperijen van ons land een boot met papieren zocht en heb ik contact met hen opgenomen. Dit resulteerde in verkoop van Harm in 2018.

In 2018 moesten wij helaas ook afscheid nemen van een van onze leden die wij waarschijnlijk allen wel kennen, diverse keren lagen zij met de sleepboot bij ons voor de deur in Groningen. De eigenaar en zijn vrouw reden dan bij familie langs en waren gezellig uit. Vele malen heb ik hem voorgesteld om Harm te ruilen tegen zijn vaartuig, echter wou hij dit niet. Ik vind het jammer dat ik de boot niet rechtstreeks van hem gekocht heb, maar in augustus 2018 zijn wij de trotse eigenaren geworden van de sleepboot Mon Desir.

Wij hopen dat we hier nog een lange tijd van mogen genieten zoals zij dat ook altijd deden.

Dit was mijn verhaal, ik geef het roer door aan Remco Burger.

Roy Bos.

UIT DE OUDE DOOS.

Algemeen Handelsblad

04-02-1909 ©?

Goed afgehoopen.

Hedenmorgen is een door de **sleepboot** „Djati” gesleept wordende en met platen teakhout beladen dekschuit in aanvaring gekomen met een der sluisharren van de brug over de Oosterdokkade. Dientengevolge geraakte een hoeveelheid platen te water en nam in haar val ook den schuitenvoerder mede. Door behulp van eenige personen werd de man gered. Na aan een der handen, die door het ongeval ernstig verwond was, voorloopig te zijn verbonden, heeft hij zich voor geneeskundige behandeling naar het Binnengasthuis begeven.

De Maasbode

17-12-1910 ©?

Storm.

Door den storm, die gisterenavond over onze stad opstak en den geheelen nacht doorwoedde, is wederom op verschillende plaatsen schade aangericht. Op het Lj was de golfslag gisterenmiddag zóó krachtig, dat een zolderschuit, geladen met hout voor de firma Van Epen, en gesleept door de **sleepboot** „Djati”, plotseling zeer sterk naar een kant overhelde en omsloeg. De plauken en balken dreven natuurlijk in alle richtingen uiteen, doch spoedig werd een begin gemaakt om ze op te visschen. Ook de schuitenvoerder, die mede te water geraakte, werd behouden uit het natte element gered.



1941 boottechniek

Voor onderhoud en reparatie op locatie

U kunt bij ons terecht voor:

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

Sander Kamminga
Harmen Sytstrastraat 26
8501 JM Joure
06 22963789
www.1941boottechniek.nl

Vakmanschap sinds 1959!

Leveringen en reparaties van
alle soorten scheepsschroeven



Jooren Scheepsschroeven BV
Papendrechtsestraat 2a, 3313 CT DORDRECHT, Tel. 078 - 6 133 831
www.joorenscheepsschroeven.nl









Eigenaar: Hubert Schoemaker
Naam boot: Descansar
Type boot: Sleepboot
Bouwjaar: 1940
Thuishaven: Zeewolde
Lengte in meters: 17,18 x 4,58 x 1,80 m
Eur scheepsnummer / ENI: 03010860
Brandmerk: 860 S'Hage 1948
WATERVERPLAATSING: Meer dan 10 ton
Naam werf: Seijemonsbergen
Plaats werf: Amsterdam
Land werf: Nederland
Werfnummer: 468

Motor merk: Fiat
Motor type: 828M
Motor bouwjaar: 1977
Motor PK: 350
Aantal cylinders: 8
Aantal bladen schroef: 4
Diameter schroef in mm: 1180
Materiaal schroef: Brons



Eigenaar: Albert Aukema
Naam boot: Miramar
Type boot: Sleepboot
Bouwjaar: 1930
Thuishaven: Groningen
Lengte in meters: 15,52 x 4,26 x 1,50
Eur scheepsnummer / ENI: 20.01297
Waterverplaatsing: Meer dan 10 ton
Naam werf: Veldhuijzen
Plaats werf: Zaandam
Land werf: Nederland

Motor merk: Klöckner hHmboldt Deutz
Motor type: SA3m 528
Motor bouwjaar: 1958
Motor PK: 95
Aantal cylinders: 3
Keerkoppeling merk: Reintjes
Keerkoppeling type: hydraulisch
Keerkoppeling bouwjaar: 1958
Keerkoppeling overbrenging: 3:1
Aantal bladen schroef : 3
Diameter schroef in mm: 850
Materiaal schroef: gietijzer



MOLENAAR'S

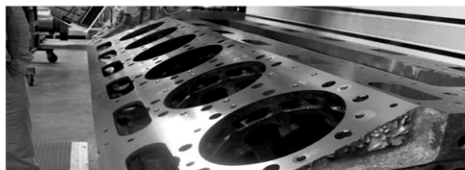
SCHEEPSWERF B.V.

Vijf overdekte hellingen
 Reparatie en onderhoud
 Ideaal voor uw motorsleepboot

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



WWW.MARKVANSCHAICK.NL



OUR SERVICES:

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

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



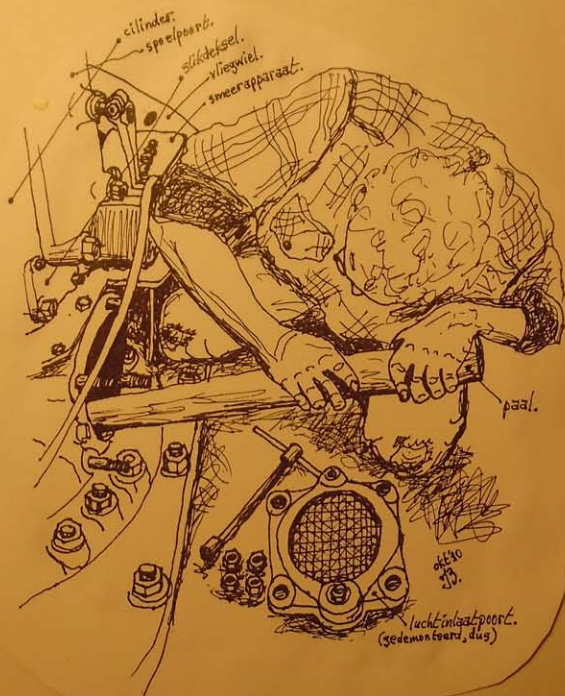
EPIFANES®

www.epifanes.nl

GEZOCHT

Voor de restauratie
van onze gloeikopmotor

INDUSTRIE IB3 (12pk)



Lucht-inlaatpoorten
Koelwaterpomp
Knalpot (uitlaatketel)

Jim
06-11329553

FVEN NIEUWS

Nu ook Varend Erfgoed wimpel

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

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

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

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

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

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

BESTELLEN VDMS VLAGGEN

Is je boot toe aan een nieuwe verenigingsvlag?

De volgende VDMS vlaggen zijn te bestellen:

1x 30x45	€ 11,16	(€ 9,50 voor de vlag plus € 1,66 porto)
1x 50x75	€ 12,99	(€ 10,50 voor de vlag plus € 2,49 porto)
1x 75x100	€ 15,82	(€ 12,50 voor de vlag plus € 3,32 porto)

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.



**Twee sleepboot schippers op de beting, nu in de Beting.
Leuke mutsjes heren !**



Doeve Makelaars jachten & schepen

Schotelboot 12.86 – 12,86x3,85x1,30m, 1975, 282 Pk MWM, patrouillevaartuig, zeer groot vaargebied € **39.500,-**

Sleepboot Hero – 15,06x3,72x1,69m, 1930, 120 Pk Bohn & Kahler, Varend Erfgoed, volledig gerenoveerd, unieke boot € **49.500,-**

Amsterdammer 15.20, top conditie – 15,20x4,20x1,65m, 1942, 120 Pk Industrie, Varend Erfgoed, niet certificaat plichtig € **89.500,-**

Sleepboot 16.04 – 16,04x4,22x1,50m, 1930, 170 Pk DAF, niet certificaat plichtig, goed onderhouden € **59.500,-**

Sleepboot 16.80 – 16,80x3,85x1,55m, 1926, 485 Pk Henschel, voormalige stoomsleepboot Hafenzpolizei 13, niet certificaat plichtig € **39.500,-**

Sleepboot Avontuur – 17,73x4,05x1,85m, 1896, 180 Pk Bolnes, Varend Erfgoed, wordt geleverd met CBB pleziervaartuigen € **44.500,-**

Stoomsleepboot 18.00 met CBB – 18,00x5,20x2,35m, 1929, 150 I Pk op kolen, met CBB zone 2 NL, 3&4 (09-2021), Historisch Vaartuig € **129.500,-**

Sleepboot Marlene met CBB – 18,22x4,22x1,80m, 1901, 150 Pk Worthington, prachtige motor, Varend Erfgoed € **49.500,-**

Sleepboot 20.52 met CBB – 20,52x5,08x1,77m, 1930, 240 Pk Kromhout (2006 nieuw), CBB zone 2 NL, 3&4 en Waal, Lek & NL Rijn (09-2024) € **99.500,-**

Wegens goede verkopen boten ter bemiddeling gevraagd!

Westhavenkade 87C

OOK VOOR TAXATIES

3133 AV Vlaardingen

✉ info@doevemakelaar.nl

☎ 010-2489830

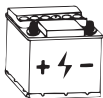
🌐 www.doevemakelaar.nl

**Uw advertentie kan hier
komen te staan.**

**Neem contact met ons op
voor een prijsopgave.**



ACCU'S



10% korting

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



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

Prijzen: zie website!

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

Openingstijden:

Maandag t/m Vrijdag : 8.00 - 17.00 uur

Zaterdag : 8.00 - 13.00 uur



Sleepboot 'Margaretha', Monument A-status, bj. 1953, afm. 15.90 x 4.90 x 1.80m. MODAG 150 PK gerev. Genset, brug met zit, gezellige salon/kombuis, 5 slppl. C.V. toilet, nette machinekamer. Schitterend, ZGOH schip met heel veel originele details. € **75.000,-**

ex Veerport, Woonschip 'de Ruyter', bj. 1959, afm. 12.19 x 4.22 x 1.70m. Daf 120 PK, hydr. kraan, zonnepanelen, koppelieren. Grote brug met zijles, lichte salon met zicht op water, douche & toilet, C.V. 2 slppl. d.m.v. slaapbank, groot (zonne) dek, goed onderhouden en zwaar gebouwd schip. € **49.500,-**

Sleepboot 'Droogdok III', varend monument, bj. 1948, afm. 12.30 x 3.38 x 1.55. Kromhout 150 PK, weinig uren, genset, prachtig interieur. Brug met zit, gezellige kombuis/salon, 4 slppl. Verwarming, wasmachine. Douche/toilet en zeer nette machinekamer. S.I. voorbereid. € **35.000,-**

Duw-sleepboot 'Cura Nostra', S.I. tot 2023, bj. 1925, afm. 17.73 x 4.50 x 1.75m. Caterpillar 485 PK, groot onderhoud 2008, genset, 2 x elekt. koppellier, gr. achterdek, riante woning, 3 slppl. toilet, 2 x douche, C.V. Veel vernieuwd. € **149.000,-**

Duw-sleepboot 'Odette', S.I. bj. 1949, afm. 14.60 x 3.68 x 1.48m. Scania 300 PK, 400 uur na revisie, nieuwe genset, 2 x elekt. koppellier, beweegbaar stuurhuis voorbereid, gr. achterdek, 2 slppl. toilet, verwarming. Alles volgens de eisen van de S.I. € **65.000,-**

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

www.multiships.nl

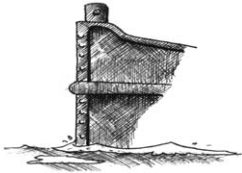
Ronald de Jong

Tel: 0227-511586

Dennenweg 1

Autotel: 06-22247525

8881 CJ West-Terschelling



VAN KOP TOT KONT

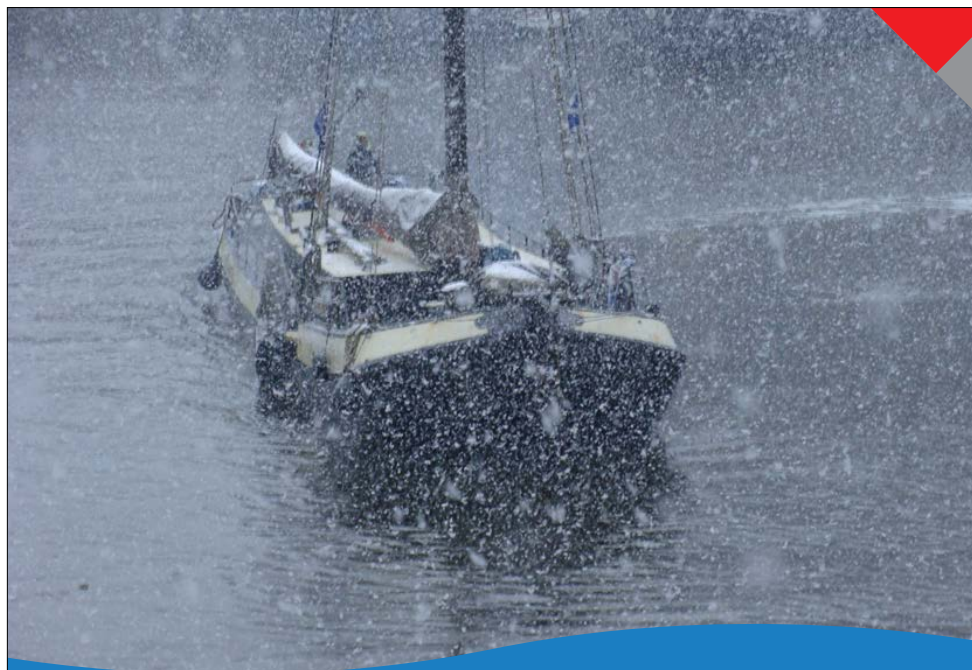


Te Koop: Motorsleepboot HYLKE.

Wanneer de jaren gaan tellen en de gezondheid gaat problemen geven dan komt er een moment dat je afscheid moet nemen van je trouwe boot, waarmee je zoveel avonturen hebt beleefd en die je altijd weer veilig naar de thuishaven bracht.. Hele stap en niet leuk maar onvermijdelijk. Daarom zoeken wij een goede opvolger voor onze sleepboot HYLKE waarvan je alle informatie kunt vinden op de website: www.motioneering.nl

Met groet: Frank Jansen





Varen bij slecht zicht

Veranderende weersomstandigheden kunnen het zicht beperken op het water. Voor het varen met slecht zicht gelden regels, meestal volgens het Binnenvaart-politiereglement, dat op bijna alle wateren in Nederland van kracht is. Een belangrijk aandachtspunt: AIS is geen vervanger van radar!

Slecht zicht

In de wetgeving is geen definitie opgenomen wanneer er sprake is van slecht zicht. De handhavende instanties houden echter de volgende richtlijn aan: een zicht van minder dan 1000 meter op de hoofdvaarwegen en minder dan 400 meter op andere vaarwegen.

Varen op radar

Bij het varen bij slecht zicht moet u een aantal zaken in acht nemen. Op een groot deel van de vaarwegen in Nederland is het namelijk verplicht om bij slecht zicht op radar te varen. Hier zijn regels aan verbonden:

- De radar moet een goedgekeurde radar zijn. Welke radars goedgekeurd zijn, is opgenomen in de 'Regeling radarinstallaties en bochtaanwijzers 1995'. Deze regeling wordt in het voorjaar 2016 bijgewerkt.
- De schipper moet beschikken over een radarpatent of over een diploma dat hieraan gelijkgesteld is. Welke diploma's dat zijn is terug te vinden in de Binnenvaartregeling.
- De schipper moet beschikken over de vereiste vaarbevoegdheid.
- Er moet een tweede persoon aan boord zijn, die voldoende op de hoogte is van de vaarregels.
- Er moet een marifoon aan boord zijn die uitgeruist wordt.



Plotseling slecht zicht

Wanneer u tijdens het varen met goedgekeurde radar en marifoon wordt overvallen door slecht zicht, dan is het afhankelijk van de situatie wat u moet doen. In ieder geval geldt altijd dat u uw snelheid moet aanpassen aan de beperking van het zicht, aan de aanwezigheid van andere schepen en aan de plaatselijke vaarwegomstandigheden. Ook moet u gaan stilliggen op een dichtstbijzijnde daarvoor geschikte plaats indien verder varen gezien de omstandigheden niet zonder gevaar is.

Varen zonder radar

Wanneer u niet beschikt over een goedgekeurde radar en u vaart op een vaarweg die is opgenomen in bijlage 9 van het Binnenvaartpolitiereglement, dan moet u altijd op de dichtstbijzijnde daartoe geschikte plaats gaan stilliggen. De vaarwegen opgenomen in bijlage 9 zijn alleen de vaarwegen in beheer van Rijkswaterstaat. Het is dus mogelijk dat er nog meer vaarwegen zijn waar het verplicht is om tijdens slecht zicht op radar te varen. Zie de Wateralmanak.

Op de Rijksvaarwegen die niet opgenomen zijn in bijlage 9, hoeft u geen goedgekeurde radar te hebben en kunt u verder varen bij slecht zicht zolang dit veilig kan gebeuren. Indien u vaart op een schip met een lengte van 20 meter of meer, dan bent u verplicht om een mistsein te geven en een uitkijk op de boeg te plaatsen.

Het mistsein is een lange stoot met tussenpozen van ten hoogste 1 minuut. Op een schip met een lengte van minder dan 20 meter (klein schip) is een mistsein geven of uitkijk plaatsen niet verplicht, maar wel toegestaan. Indien het kleine schip is uitgerust met een marifoon, dan bent u verplicht om uit te luisteren op de daartoe aangewezen kanalen.

Verkeersaanwijzing of boete

Wanneer u bij slecht zicht vaart op een vaarweg waar radar verplicht is of wanneer u wel verder vaart terwijl dit niet veilig is, kan de bevoegde autoriteit, zoals Rijkswaterstaat, een verkeersaanwijzing geven om op een bepaalde plaats stil te gaan liggen. U bent verplicht hier gehoor aan te geven. Als u vaart zonder radar waar dat verplicht is, of als u vaart zonder radar bij slecht zicht, dan riskeert u een boete van 550 euro.

AIS

AIS (Automatic Identification System) is navigatie-ondersteunend, maar géén navigatie-systeem. Het is daarom niet toegestaan om op vaarwateren waar u verplicht bent om met een radar te varen alleen op AIS te varen. Met radar kunt u niet alleen schepen in de omgeving waarnemen, maar ook andere objecten, zoals boeien. Met AIS ziet u alleen schepen op het scherm die zelf ook zijn uitgerust met AIS.

Colofon

Het project **'Varen doe je Samen!'** heeft als doel de risico's te beperken voor beroeps- en recreatievaart op dezelfde vaarweg. Tal van partijen werken samen in het project:

ANWB, koninklijke BLN-Schuttevaer, Havenbedrijf Amsterdam N.V., Havenbedrijf Rotterdam N.V., HISWA Vereniging, KNRM, Rijkswaterstaat, Platform Waterrecreatie, de Provincies, Reddingsbrigade Nederland, Sportvisserij Nederland, Stichting Waterrecreatie Nederland, Unie van Waterschappen, Watersportverbond.

Uitvoering

Waterrecreatie Nederland, Postbus 37111, 1030 AC Amsterdam
info@varendoejesamen.nl / www.varendoejesamen.nl
Internationale informatie vindt u op: www.safeboating.eu

Vragen? Of nieuwsgierig naar andere aandachtspunten voor veiligheid op het water? Kijk op www.varendoejesamen.nl of download de gratis 'Varen doe je Samen!' app.

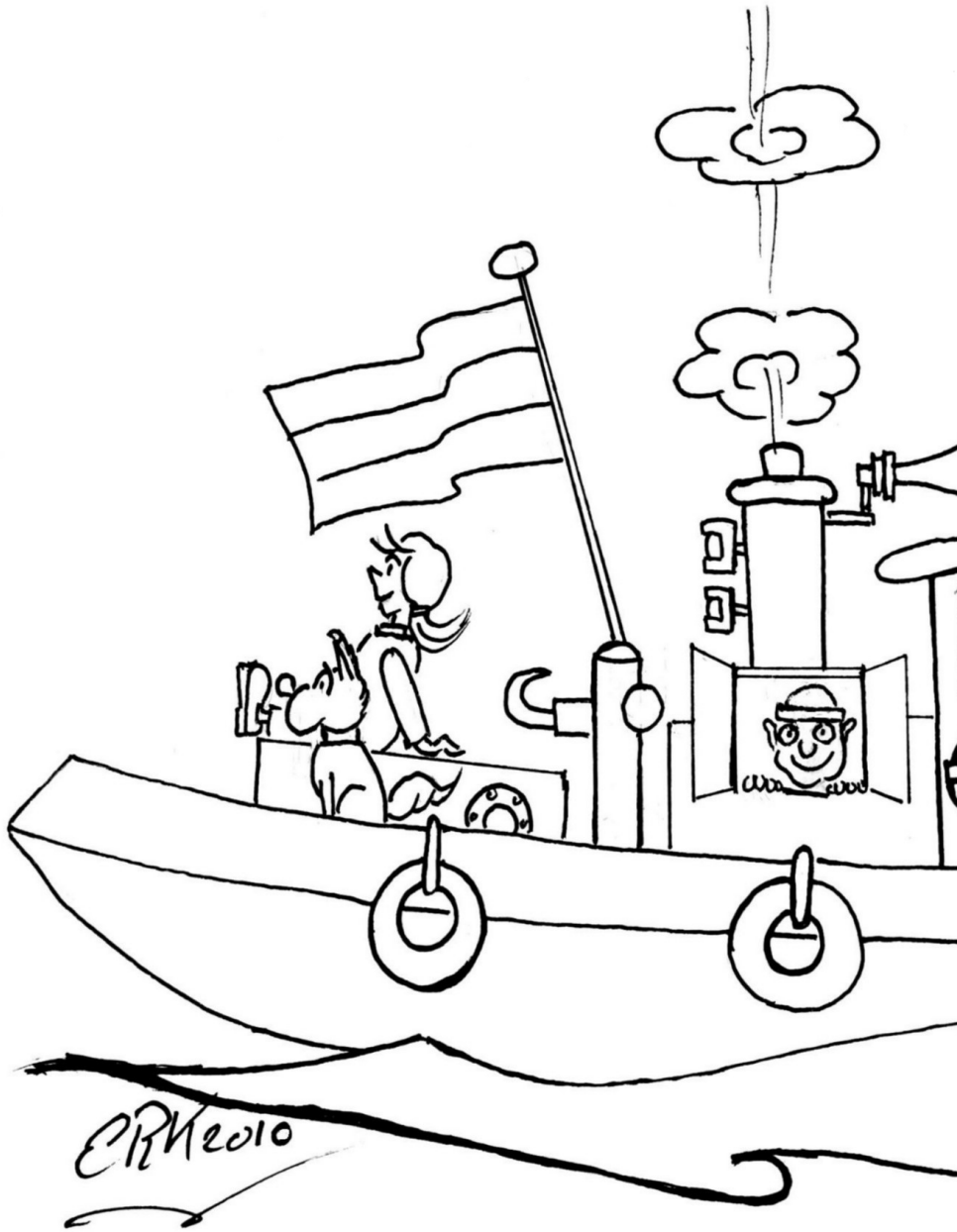


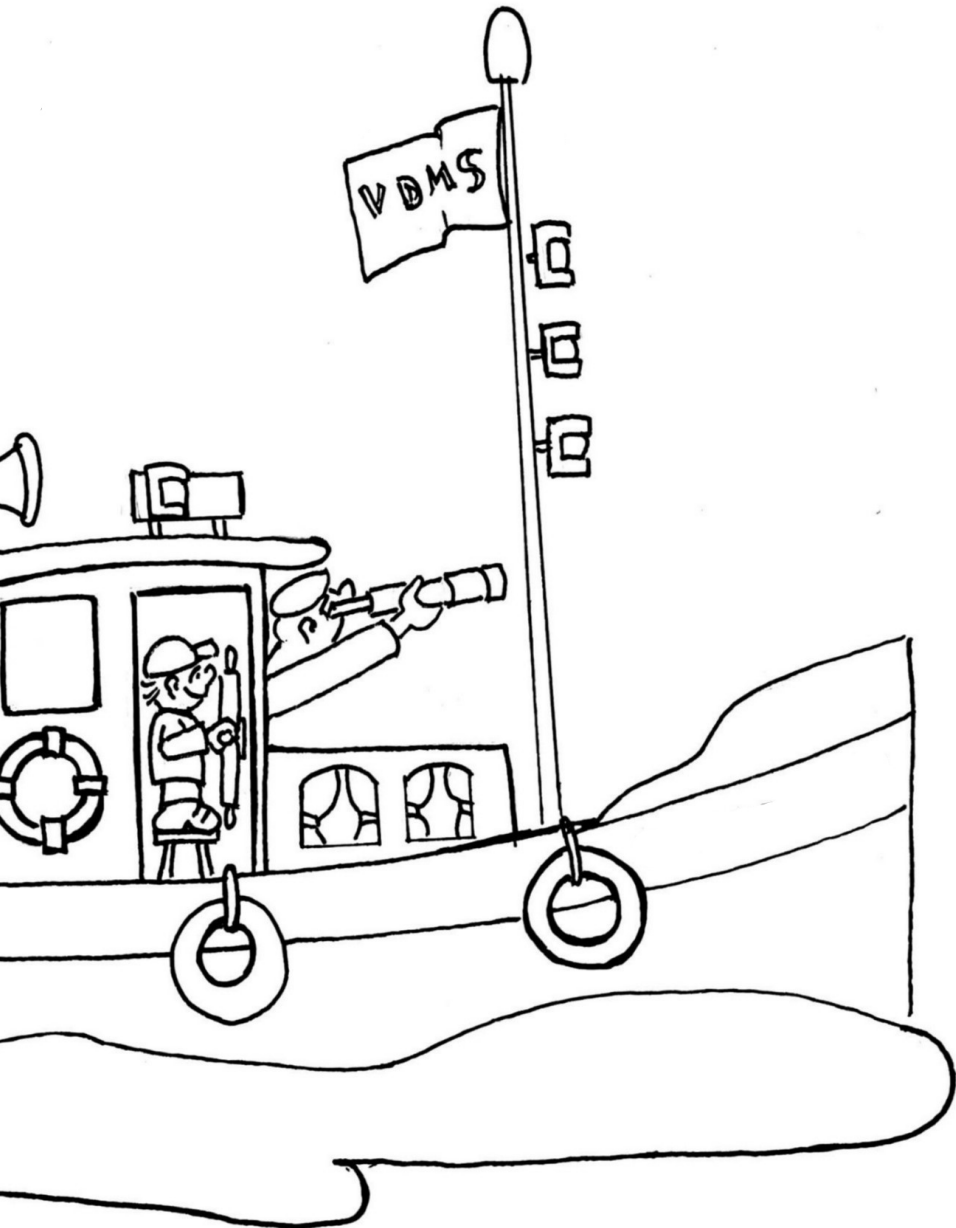
Eigenaar: Jos Maas
Naam boot: WACHTER
Type boot: Sleepvlet
Bouwjaar: 1951
Thuishaven: Terneuzen
Lengte in meters: 10,25 x 3,12 x 1,00 m
Eur scheepsnummer / ENI: 02205179
Brandmerk: 5179 B GRON 1981
WATERVERPLAATSING: Meer dan 10 ton
Naam werf: De Lek
Plaats werf: Krimpen a/d Lek
Land werf: NL

Motor merk: GM
Motor type: Detroit diesel
Motor bouwjaar: 1964
Motor PK: 92
Aantal cylinders: 3
Keerkoppeling merk: Twin Disk
Keerkoppeling type: MG506L
Aantal bladen schroef: 3
Materiaal schroef: RVS en bronzen res.









DE FVEN ZOEKT NIEUWE BESTUURSLEDEN

De **Federatie Varend Erfgoed Nederland** (FVEN) is de koepel van behoudsorganisaties van het Nederlands Varend Erfgoed.

De FVEN behartigt de gemeenschappelijke belangen van deze behoudsorganisaties. Zij pakt de problemen op die voor meerdere organisaties spelen en zij houdt daarvoor contact met andere organisaties en verschillende ministeries. Daarnaast coördineert en stimuleert de FVEN activiteiten die van belang zijn voor het Varend Erfgoed.

Tevens faciliteert de koepel de 15 aangesloten behoudsorganisaties, ondermeer door de registratie van het varend erfgoed in een nationaal 'Register Varend Erfgoed Nederland'.

De FVEN heeft de volgende commissies:

- Register
- Wet & Regelgeving
- Communicatie
- Droge – en natte evenementen

De FVEN werkt samen met:

- Mobiele Collectie Nederland (MCN)
- European Maritime Heritage (EMH)
- Federatie Instandhouding Monumenten (FIM)

Het bestuur van de FVEN bestaat uit een Algemeen Bestuur waarin alle aangesloten behoudsorganisaties zijn vertegenwoordigd en een Dagelijks Bestuur.

Voor het Dagelijks Bestuur zijn er twee vacatures (M/V):

- Vicevoorzitter
- Secretaris

Voor informatie over deze vacatures kan je contact opnemen met Olav Loeber, vicevoorzitter.

Olav.loeber@gmail.com

www.fven.nl

