

Inhoud

Familieberichten.....	1
Adreswijziging of e-mail wijziging?.....	1
Van de bestuurstaafel.....	4
Register Varend Erfgoed Nederland.....	5
Liggeldkorting.....	6
Met motorsleepboot BELIER naar Denemarken.....	8
Nieuwe leden: Mslb. Monopool.....	16
Van kop tot kont.....	21
For sale: Havendienst 3.....	23
Nieuwe leden.....	25
Hout-Vaert 2018.....	26
Dieselbacterie.....	30
Nieuwe leden.....	33
Nieuwe leden.....	34
Nieuwe leden.....	35
FVEN nieuws.....	36
Bestellen VDMS vlaggen	36

FAMILIEBERICHTEN

Heeft u een geboortekaart of rouwkaart die u in de Beting geplaatst wilt zien? Stuur deze dan per post of e-mail naar de redactie (met het verzoek tot plaatsing). Ons postadres en e-mail adres kunt u vinden in de colofon.

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. Milena
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, Saskia Laugs en Kees van Wijngaarden
✉ 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



Van de bestuurstafel

Dit lezende worden de dagen korter en de avonden langer. Het najaar is ingetreden, tijd voor (onderhoud)klussen is aangebroken maar ook voor reflectie. De commissies maken zich weer op voor de kadervergadering van november. Ideeën passeren de revue, hoe kunnen we beter, leuker, samen denken aan.... En dan vooral 'samen'.

Dit schrijvende zijn wij nog deelnemer aan de schippertjesdagen in Warmond. Daar waar het donderdagavond en –nacht nog stevig regent en onweert, klaart het de 3 dagen erna heerlijk op. De zondag wordt zelfs afgesloten met een heerlijke zomerse dag. Het mooiste vind ik mensen kijken. Ik blijf het bijzonder vinden hoe op dit soort dagen (meestal) de man met een gelukzalige blik over het terrein strompelt, de passie straalt er vanaf bij de startende en draaiende motoren. Wordt er ergens 1 gestart dan loopt de boot vol met publiek. Ik zou willen dat als ik om afwashulp verlegen zit iedereen ook zo enthousiast reageert. Het is wel het uitgelezen weekend voor de man; schatje, ik regel het eten vanavond (natuurlijk wij schuiven aan bij het capteinsdiner), zal ik het ontbijt eens verzorgen? Yes... schippersontbijtbuffet. Alles is perfect geregeld... voor de mannen en daar genieten wij vrouwen dan natuurlijk van mee ☺. Jullie begrijpen het vast wel, ik chargeer een beetje maar in grote lijn gaat die vlieger wel op.

Nog druk met de laatste vragen en verhalen ophalen voor het jubileumboek, met een kleine groep de mensen nabellen (en ook geen contact krijgen). Een deadline die met rasse schreden aankomt denderen. Half september sluit de inzendingsdatum want dan moeten de opmaker en de drukker aan de slag. Met natuurlijk de back up van een aantal van ons, zoals de webmaster, de redactie, de ledenadministratie en mijn naam komt ook steeds vaker voor...iedereen springt bij om die laatste loodjes (die inderdaad altijd loodzwaar zijn) draagbaar te houden. Het is zo fijn om te merken dat men belangeloos een helpende hand biedt.

Fantastisch mooi om te zien op deze dagen, is het delen en doorgeven van de kennis en de passie voor dit erfgoed tussen de huidige generatie, de jeugd en de hele kleintjes.

Een Industrie die gestart mag worden door één van de kleinsten onder toezien oog (ja, veiligheid voor alles) en in samenwerking met Willem & Theo de W. Ook hiervan gaan jullie meer terugzien op de website en in het jubileumboek.

Het is maar weer duidelijk. Het erfgoed wordt steeds ouder, de informatie (zeker de oude) steeds zeldzamer. De evenementen maken het gezellig, het kennisdelen makkelijk en komen de saamhorigheid ten goede. Daarentegen heeft het behoud

ook aandacht nodig. Samenwerken om dit te behouden zou toch een groter goed moeten zijn. Het toverwoord is ‘teamwork’, want alleen kunnen we kleine dingen doen, maar samen kunnen wij zoveel meer. Zoals Loesje mooi omschrijft ; ‘waarom binnen je comfortzone blijven als daarbuiten veel meer te beleven valt’.

Groeten,
Leonie Wassenburg - de Jonge
Secretaris

REGISTER VAREND ERFGOED NEDERLAND

De afgelopen periode is ons gebleken, dat er nog veel onbekend is aan het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN).

Zowel op evenementen als ook via Facebook en andere social media worden er vragen gesteld over “hoe kan ik mijn schip opgeven voor het RVEN”.

Daarom even een korte samenvatting van de wijze waarop een schip kan worden voorgedragen voor het RVEN.

1. Eigenaar is lid / aangesloten bij één van de 16 bij de Stichting Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) samenwerkende behoudsorganisaties.
2. Daarna kan men een aanmeldformulier downloaden van www.fven.nl, daartoe kan deze link <http://www.fven.nl/rven-procedure/> worden gebruikt.
3. Op het aanmeldformulier staat wat een eigenaar dient te doen bij de aanvraag.
 - A. Invullen
 - B. Betaling verrichten
 - C. Gevraagde bijlagen verzamelen
 - D. het geheel in Word en JPG inzenden aan de schouwcommissie van de behoudsorganisatie waar u lid of aangesloten bent.

Hoe gaat de aanvraag voor opname in het RVEN dan verder.

De betreffende schouwcommissie neemt de aanvraag in behandeling en vraagt indien nodig nadere informatie op bij de eigenaar.

Is verdere informatie niet nodig, dan zal de schouwcommissie het schip voordragen voor registratie in het RVEN.

Vervolgens verzorgt de FVEN, dat de registratie wordt ingevoerd in het RVEN.

De basiscriteria waaraan een schip moet voldoen om als Varend Erfgoed te kunnen worden ingeschreven staan ook op de website www.fven.nl

[Wilt u een sterk FVEN registreer dan bij RVEN !](#)

LIGGELDKORTING

Aangezien niet iedereen 'digitaal' is, dus een website bezoekt, publiceren wij hierbij de lijst namens de FVEN.

Mocht je al vakantieplannen maken voor het vaarseizoen voor 2019, check deze lijst of nog mooier, de website voor de meest actuele aanpassingen.

<https://ligplekkenonderweg.lvbhb.nl/pages/pashouders/>

Steeds meer gemeenten in Nederland willen graag Varend Erfgoed, als passant, aan haar oevers en kades. Om dit te stimuleren krijgen pashouders die ingeschreven staan in het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN) voordeel.

Sinds 1 maart 2018 staan op de website van de FVEN de havens genoemd, die een regeling hebben, die speciaal voor het Varend Erfgoed geldig is. Bij de meeste havens is 'het ingeschreven staan in het RVEN (Register Varend Erfgoed Nederland) en daarvan een geldige pas hebben' een voorwaarde.

Dit is een lijst, die mogelijk de komende maanden zal worden uitgebreid met andere havens, waar ook verordeningen en aanwijsbesluiten voor het Varend Erfgoed van toepassing zijn. Havens worden door de FVEN actief benaderd en zullen waar mogelijk worden opgenomen in de lijst van passantenhavens.

De FVEN probeert op deze manier voor de eigenaren van de bij het Register Varend Erfgoed Nederland ingeschreven schepen een voordeliger verblijf onderweg te realiseren.

***Iedere eigenaar van een historisch vaartuig kan zijn/haar schip laten inschrijven in het Register Varend Erfgoed Nederland.**

Wellicht zijn er regelingen in uw omgeving, die bij de FVEN nog niet bekend zijn, laat het dan s.v.p. weten aan dit email adres: havens@fven.nl



De grootste collectie varend erfgoed ter wereld



Wilt u een sterk FVEN, registreer dan bij RVEN!

Onderstaande lijst bijgewerkt maart 2018:

- Aalst-Esmeer: € 12,50 per nacht.
- Alkmaar: 50% korting voor pashouders.
- Almelo: gratis voor pashouders zie verordening.
- Amsterdam: € 15 per etmaal in Museumhaven.
- Coevorden: € 0,50 per meter per nacht, zie verordening.
- Den Helder: (Museumhaven) € 1,-- per dag.
- Hollands Kroon (o.a. Den Oever): drie havengeldvrije dagen voor pashouders.
- Dordrecht (Kuipershaven): drie havengeldvrije dagen (geen pas nodig!).
- Genemuiden: een week havengeldvrij voor grijze- en blauwe pashouders.
- Gouda: 7 havengeldvrije dagen voor grijze- en blauwe pashouders.
- Hasselt: een week havengeldvrij voor grijze- en blauwe pashouders.
- Hoorn: 50% reductie voor blauwe pashouders op het havengeld.
- Leeuwarden: (museumhaven) zeer bescheiden tarief.
- Leiden: (museumhaven) onkostenvergoeding € 5,-- per nacht.
- Makkum: havengeld vrij voor historische zuiderzee visserij schepen aan de historische steiger met blauwe pas.
- Medemblik: pashouders 50% korting op reguliere tarief.
- Oude Schild: apart tarief dat plusminus 50% reductie oplevert voor blauwe pashouders.
- Rotterdam: € 10,-- per nacht.
- Schagen: 50% korting.
- Stadskanaal: 7 havengeldvrije dagen.
- Tilburg: twee havengeldvrije dagen voor blauwe pashouders.
- Woerden: gratis.
- Woudrichem € 10,-- per etmaal.
- Zaanstad: gratis voor pashouders met CvO Pleziervaart.
- Zwartewaterland (Zwartsluis, Genemuiden, Hasselt): een week havengeldvrij voor pashouders.
- Zutphen: € 7,50 per nacht, € 2,50 voor electra & afval.
- Zennegat (Belgie): 3 dagen gratis liggen voor het varende erfgoed.

MET MOTORSLEEPBOOT BELIER NAAR DENEMARKEN.

Al heel lang speelden we met de gedachte om eens met de boot naar Denemarken te varen. Het leek een hele uitdaging en dat was het dan ook.

Op 7 mei om 10.05 uur vertrokken we van West-Grafdijk. "We" zijn Loek, Sjaan en onze vaste reismaker Demis Braam. En Els, de buurvrouw, die graag mee wilde varen tot Zwartsluis om de Nationale Sleepbootdagen eens mee te maken.

We voeren via Purmerend, de sluiswachter fietste met ons mee door het stadje om alle bruggen voor ons te openen en kwamen via de Ringvaart terecht in Edam. Daar hadden we 1 ½ uur oponthoud omdat de bruggen alleen op bepaalde tijden worden bediend. Edam is prachtig en we hadden geen haast! Daarna voeren we over een prachtig spiegelglad IJsselmeer naar Kampen waar we overnachtten in de Oude Buitenhaven. Kampen is een bezoek waard en omdat we de tijd hadden hebben we het stadje goed bekeken. Op 8 mei zijn we via de IJssel, Zwolle, Hasselt en Het Zwarte Water naar Genemuiden gevaren. Die kleine haven lag overvol met sleepboten en het werd een leuke avond.

Op 9 mei mochten we aanmeren in Zwartsluis. We kregen een mooie ligplaats aan de kade, paraat om de jurering voor "sleepboot van het jaar" te doorstaan. Onze Belier lag er prachtig te blinken. De oude boot uit 1912 (zelfde jaar als de Titanic) was nieuw in de verf, zelfs de stuurhut was in de loop van de winter helemaal in de lak gezet, het was/is een plaatje! We kregen veel complimenten! Maar de GERANT ging met de eer strijken (gegund en van harte gefeliciteerd!!) De dagen in Zwartsluis zijn altijd een feest, vooral met heerlijk zomerweer. Gezellig met sleepboot-vrienden, schippersmaaltijd (altijd lekker en prima verzorgd). Het weer was zo mooi dat de feestavond buiten werd gehouden.

Op zondagmorgen 13 mei (Els monsterde af) begonnen we aan onze verre reis naar Denemarken. Een prachttocht via Muggenbeet en Ossenzijl naar het Tjeukemeer. Inmiddels was het grijs en koud weer (dan doet een kopje thee van DE wonderen) we voeren steeds naar het westen terwijl we toch echt naar het oosten moesten. Ik vond dat niet zo slim maar het was wel mooi! We vonden tenslotte een prachtig plekje voor de nacht aan het Sneekermeer.



14 Mei: vroeg vertrek via Groningen naar Delfzijl. De bruggen en sluizen werden perfect bediend. We passeerden Wartena en zwaaiden (na veel getoeter) naar Kees en Cocky ☺. Om 20.30 uur waren we in de sluis van Delfzijl. Op de Eems zagen we een prachtige zonsondergang! Het was rustig weer met weinig deining en het tij mee: we staken over en lagen om 22.15 uur vast in Emden. Tussen héél grote boten. We waren er op voorbereid dat we weggejaagd zouden worden. Maar niet dus!

We hadden thuis het plan gemaakt om via sluizen in noord Duitsland naar de Duitse Bocht te varen en daar de oversteek te maken naar het Kielerkanaal (omdat we gehoord hadden dat de sluis Ottendorf buiten werking zou zijn). Dat ging niet door want de sluizen in die buurt schutten ook niet vanwege groot onderhoud!! Daar zaten we even met de handen in het haar.

Gelukkig! Carina (van de redactie De Beting) werd geconsulteerd en zij zocht uit dat de sluis in Ottendorf pas in 2019 buiten werking zou worden gesteld. Dat was een opluchting! Daarom voeren we naar Leer (wat een omweg trouwens!), hadden een gezellige avond met Lore en Günther Prahm van schipper Klotje en voeren een dag later om 10 uur via de sluis in Leer (stroom mee) richting Papenburg met onderweg 2 sluizen, die snel bediend werden. Bij Bolingerfähr voeren we het Küstenkanaal op. Een hele dag varen met een paar sluizen onderweg. Het ging prima. Tegen de avond meerden we af bij een steigertje voor de nacht. De volgende morgen voeren we dan richting Bremerhaven. We konden afmeren voor een brug in de haven op breed water, met erg veel wind, dat was schommelen!

Inmiddels was het 18 mei en al om 6 uur moesten we uit de veren en voeren we over een slingerriviertje naar een klein sluisje. Om 7 uur gingen we een paar meter omlaag en zouden we langzaam richting Duitse Bocht varen (alle inlichtingen kregen we van Carina en Anton van "De Beting").

Het was een prachtig gekanaliseerd riviertje met schitterende vergezichten. Koud weer! Om 16.00 uur kwamen we aan in Ottendorf en zagen een bord met de tekst "Morgenfrüh um sieben Uhr dreizig wird die Schleuze bediend". We nemen een borrel! In een café konden we een dagmaaltijd nuttigen en een douche nemen. Heerlijk zo'n gedwongen rustpauze!!

De volgende morgen konden we dus door de sluis. Een grappige sluis, heel nauw en met een rond dak (of onderkant van de brug). De kleine sluis was vol! Alle boten en bootjes voeren daarna tegen de stroom in over De Duitse Bocht naar Brünsbüttel. Na de sluis voeren we dan in het Kielerkanaal (of Nord-Ostseekanal). We ontmoeten enorme zeeschepen richting Noordzee en zagen prachtige kusten aan beide kanten. Spannend vaarwater. Er moest goed gelet worden op alle verkeerslichten.

We brachten de avond en nacht door in een mooie jachthaven bij Rendsburg, waar we heel hartelijk welkom waren en we vertrokken 20 mei om 11 uur richting Kiel. Weer een enorme sluis. De Belier lag tussen zeereuzen met draaiende motoren – dat was werken geblazen!



Overnachten in Laboe, een mooi plaatsje nog in Duitsland met erg veel toeristen en vertrokken dan de volgende dag om 10 uur richting Denemarken. Windkracht 5 à 6!! Best heftig. Het werd mij niet duidelijk waarom we niet een dagje konden wachten, maar dat kon dus niet! Hoge golven, uitlopers van de Ostsee. Goed vasthouden en je schrapzetten en....ik zei een keer "oei" maar dat mocht niet. Demis vertelde dat er steeds drie golven na elkaar zouden komen, waarvan de laatste het hoogst zou zijn. Dat klopte! Ik vond het af en toe niet echt leuk. Plotseling vloog het luik van het vooronder eraf. Gelukkig werd het gestopt door de reling en verdween dus niet in de diepte. Het werd weer vastgezet, niks aan de hand! Geen schade...nou ja zie foto en de zorgelijke resten van het servies!

Om 15.00 uur aankomst Bagenkop op Langeland in Denemarken. Mooie haven met alle voorzieningen! We hebben er lekker gegeten en inkopen gedaan.



22 mei. Afvaart om 9.30 uur met koers naar Lolland. Breed vaarwater met lange rustige golven opzij. Schommelen maar prachtig weer. Op mijn verzoek stuurden we naar Femø (feministisch eiland waar vooral in de jaren zeventig van de vorige eeuw het vrouwvolk feest vierde). Een opvallend heuvelachtig eilandje met kleine dorpjes en nauwe straatjes – maar dat zag IK alleen want Demis ontdekte, tijdens het vullen van de dagtank, dat er vlokken waren. Het bleek bacteriegroei! Een combinatie van een kleine hoeveelheid condenswater, de nieuwe bio-olie en gewone diesel kan verstopping van de filters veroorzaken. Door de hoge golven van eergisteren, was

het drap onderin de olietanken door de olie gehusseld. Demis en Loek zeefden de olie (300 liter!) en maakten de boel weer schoon (en zichzelf erg vuil). De spanbout van het brandstoffilter was afgebroken. Gelukkig is het een dubbelfilter. Na zes uur hard werken op een bloedhete dag was de klus geklaard en konden ze in bad!



Van Femø zetten we via smalle wateren tussen de eilanden koers naar Rødvig op Sjælland. Prachtige route, hier en daar erg smal maar prima aangegeven. Het water was als een spiegel. Dolfijnen doken zo nu en dan op rond de Belier maar als je ze wilt fotograferen het was leuk om te zien. Heel helder water zo'n 2,5 m. diep maar je kunt de bodem zien.

Tegen de avond kwamen we aan in Rødvig op de zuidoostkust van Sjælland (het eiland waarop Kopenhagen ligt). Het is een dorp met goede voorzieningen en er is een museum!!! Een museum met oude scheepsmotoren. Echt wat voor de mannen. We bleven er een extra dag (wasgoed!)



25 mei Op weg naar Kopenhagen. Golven van uit de Ostsee precies op de kop van de boot. Ik heb wéér één keer “oei” gezegd. De golven waren best hoog! Na een klein uurtje rustig vaarwater en in de namiddag kwamen we aan in Kopenhagen. Met vriendelijke hulp van een paar “lokalen” kregen we een prima ligplaats midden in Kopenhagen in de gracht “Christianshavn”. Gezellige mensen, we voelden ons erg welkom en de Belier trok veel bekijks – het is ook een pracht schip en zo goed onderhouden© Grappig om in zo'n grote stad te zijn waar het zo stil is! (We wisten

wel dat we vooral niet in Nyhavn moesten liggen waar het een “vrolijke” boel is). We kregen familiebezoek en roeiden rond in het plastic bijbootje (ja ik niet hoor) prachtig weer en nu: “goede herinneringen”. We hebben rondgevaren in en rond de omgeving van Kopenhagen, zagen o.a. de boot van de Deense Koninklijke familie en heel veel schepen van ver weg. Natuurlijk ook “de kleine zeemeermin” en andere bezienswaardigheden.

Na twee dagen Kopenhagen zochten we weer het grote water op. Nou ja zo breed is de Sont niet. Het is het smalle vaarwater tussen Denemarken en Zweden.



(Midden in de Sont ligt het Zweedse eilandje Ven. Dat is dus in Zweden! Het is een heel hoog eilandje, stijlt uit het water. Op een heuvel ligt een kerkje met prachtig uitzicht. Op het eilandje houten huisjes verscholen tussen de heuvels en grasvelden. Daar hebben we één nacht gelegen – dus we zijn toch ook even in Zweden geweest. Het was de moeite waard en vanaf het kerkje was het uitzicht grandioos.

Maandag 28 mei. Grijs weer! Kalm water we vertrokken om 9 uur. Om 10 uur passeerden we het slot Kronborg, strategisch gelegen op het smalste deel van de Sont. Dat heet hier “Øresund” In vroeger tijden kwam hier geen schip voorbij zonder told (øre) te betalen. Al het verkeer naar Zweden, Baltica en Rusland moest hier voorbij.

Stoppen om het slot (waar volgens Shakespeare de Deense prins Hamlet is geboren en beroemde woorden “to be or not to be” heeft gezegd) te bezichtigen was er niet bij. Als vrouw was ik absoluut in de minderheid! Maar ik beveel andere sleepbooteigenaren, die ons dit reisje nadoen, om wel te stoppen. Enfin ook vanaf het water is het slot imponerend.

We voeren naar Gilleleje. Een flinke kleine haven met alle voorzieningen om bijv. de boot te repareren. Wij hadden gelukkig geen averij. We hebben heerlijk gegeten in het dorp.

29 mei kwamen we aan in Odden maar daar was weinig te beleven dus zijn we een dag later weer verder gevaren. Een man met een prachtige grote zeilboot had hetzelfde idee, hij liep wat heen en weer maar vond de branding te ruw. Demis en Loek niet. Wij trotseerden de hoge golfslag (ik snap er de lol niet van) en kwamen zonder averij op 30 mei aan in Langor op Samsø.

Windkracht 4 à 5 in het begin niet echt leuk maar later werd het kalmer. Samsø is prachtig! Demis en ik fietsten om inkopen te doen. Voor een Hollander valt dat niet

mee, heuveltje op heuveltje af. Langør is al sinds de vikingentijd bewoond. Prachtige natuurlijke haven in een archeologisch beschermd gebied. Heerlijk stil.

Op 1 juni voeren we door naar Århus. Er was van te voren een plaats voor de Belier gereserveerd in “den gamle træbådehavn”! (de oude houten botenhaven) We mochten uiteraard niet tussen die oude houten boten liggen maar kregen een plek aan de kop van de steiger. Een pracht plek aan de buitenkant. Aan de overkant van de brede invaart is er plaats voor héél veel kleine zeilboten. Vél optimisten en andere iets grotere boten. Er werd de hele dag en avond geoefend voor de wereldkampioenschappen die in augustus hier worden georganiseerd. Het was er een drukte van jewelste.



We kregen bezoek van de ouders van Demis en ook Els kon het niet laten om met de trein even naar Århus te komen. (zij heeft daarna weer een stuk meegevaren) We hebben de dagen goed benut en Århus grondig bekeken, o.a. de mooie domkerk en “Den Gamle By” (een equivalent van de Zaanse Schans).

Na drie dagen zijn we toch aan de terugreis begonnen. Eerst naar het eiland Tunø. Zo mooi!! En een dag later naar Juelsminde. Ruw weer met hoge golven. Els en ik zijn achterop gaan zitten. Je wordt daar wel erg nat van maar het is toch minder eng dan in de stuurhut en bovendien verbiedt niemand je om “oei” te zeggen. Het was heerlijk. Een prachtig vaargebied langs de kust van Jutland en de kleine eilanden.

Bij Middelfart voeren we onder de imponerende Lillebaeltsbro door. Dat is de verbinding tussen Jutland en het grote eiland Fünen (bruggen bouwen kunnen ze in Denemarken) en meerden we af voor de nacht in Skaerbaek bij de monding van het Koldingfjord. Gezellige haven!



De dag daarna maakten we een lange tocht over de Lillibaelt (daar zagen we heel dikwijls dolfijnen) We kwamen aan in wat genoemd wordt “de mooiste haven van Denemarken”: Dyvig op het eiland Als.

Prachtig! mooi weer en we konden er zwemmen. Van daar zijn we doorgevaren naar Sønderborg. Een heel oude kleine stad met een prachtig slot. Ons eindpunt in Denemarken. Els werd weer op de trein gezet en een dag later is de Belier over de Kieler Bocht naar Laboe gevaren. Geen rimpel op het water!

Voor de sluis naar het Kieler Kanaal moesten we erg lang wachten. Die sluisen vind ik een ramp met de grote zeeschepen die hun motor laten draaien – maar alles ging weer goed en in het kanaal zochten we dezelfde camping op als op de heenreis. We hebben daar nog een goede daad verricht. Een zeilboot was vastgelopen en die kon de Belier vlottrekken. We waren meteen helden (Demis!) en erg populair.

Dinsdagmorgen. Om 6 uur ging de wekker. Weer harde wind uit het noordwesten. We moesten de sluis halen in Brünsbütel, dat kon een probleem worden want die draait alleen bij hoog water.

2 uur later: Otterndorf. Ruwe zee met hoge golven. In de sluis zakten we één meter. Alles ging prima en niemand was bang! ☺

We voeren weer in het prachtige kanaal “Schiffahrtsweg Elbe-Weser” het vroegere riviertje, waar bezems de goede weg wijzen. Plots midden in het kanaalriviertje zaten we vast! Nou ja de Kromhout redt het wel natuurlijk, maar dan: wat doet de boot raar, we gaan steeds langzamer. De waterstand lijkt veel lager dan toen we er op de heenreis voeren....wat kon de reden zijn?: LEREN JAS IN DE SCHROEF.

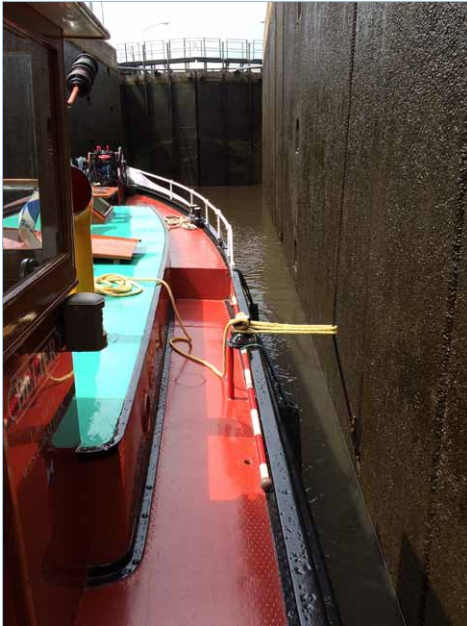
De sluis naar Bremerhaven was dicht, de waterstand boven de sluis was te hoog. Over 3 uur kunnen we misschien verder. We doen een tukkie! Gelukkig kwam de sluiswachter eerder, maar toen.... Weer motorproblemen door vuil in de diesel. Loek en Demis filteren de olie. Loek koopt er 200 L. bij maar nu blijkt het filter kapot en liggen we voor de nacht in Bremerhaven. Volledig afhankelijk van de goodwill der sluiswachters (die zijn gelukkig erg aardig!).

We lagen in Bremerhaven afgemeerd vlak bij de grootste windmolen ter wereld. Imponerend! Toch wordt die niet in productie gezet. Maakt teveel lawaai en kleine aardbevingen.

Demis en Loek gaan in het bijbootje filters kopen. Dat zag er eng uit! twee mannen in zo'n klein bootje, die de grote haven met veel schepen oversteken. Afijn ze kwamen onverdronken terug met filters en na raad in de scheepshandel een anti-bacteriemedicijn dat aan de brandstof moet worden toegevoegd. Alles weer OK.

Een dag later: Met stroom en wind tégen en onrustig vaarwater kwamen we aan in Brake. We gingen heerlijk uit eten. De volgende dag om 9 uur stroomde de rivier de ándere kant op en liften we mee, wat een verschil in snelheid!

We voeren weer via het Küstenkanal nu richting Nederland. Kwamen aan in Haren, ongelukkiger wijze op zaterdagavond en op zondag werd de sluis niet bediend! Een gedwongen rustdag dus.



Dan eindelijk: Nederland, Drenthe wel te verstaan met vaarten en bruggen die allemaal keurig worden bediend. We gingen weer door de turfroute met het turfmuseum (een absolute aanrader!) en Het Koning Willem Alexanderkanaal en de sluizen waarin de boot 10 meter omhoog (of omlaag) gaat, waar men vertelt dat het hoogste punt net zo hoog is als de Martinietoren in Groningen. Geweldig!

Tenslotte komen we weer aan in Zwartsluis en besloten (vanwege het slechte weer) om niet over het IJsselmeer maar via de randmeren naar West-Grafdijk te varen. Daar was ik wel blij om! Wat een wind! Uiteindelijk kwamen we toch weer veilig aan in West-Grafdijk. Veel ervaringen rijker. De Belier heeft bewezen dat hij tegen alle soorten weer bestand is. JA HET IS EEN GOED SCHIP.



Loek en Demis beweren dat je er mee naar Engeland kan varen. Tja dat zal wel maar dan ga ik toch lekker met DFDS!

Matroos Sjaantje van de Belier

Eigenaar: Olivier van der Wiel

Gegevens boot:

Naam boot: Monopool

Type boot: Sleepboot

Bouwjaar: 1929

Thuishaven: Rotterdam

Lengte in meters: 22 meter

Breedte in meters: 5,50 meter

Diepgang in meters: 1,70 meter

Kruiphoogte in meters: 4,60 meter

Waterverplaatsing: Meer dan 10 ton

Motor:

Motor merk: MAN

Motor type: G4VU48

Motor bouwjaar: 1929

Motor PK: 240

Aantal cylinders: 4

Keerkoppeling merk: Rijntjes

Keerkoppeling bouwjaar: 1929

Keerkoppeling overbrenging: 1-1

Werk:

Howaldtswerke-deutsche werf kiel

Plaats werk: Kiel

Land werk: Duitsland

Schroef:

Aantal bladen: 4

Diameter in mm: 1600

Materiaal: Brons











Wat zijn wij als Nederlanders toch een Braaf en Gehoorzaam volkje.

Foto: Jan Weij



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

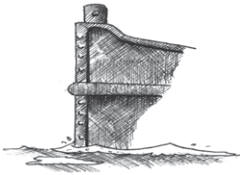
www.1941boottechniek.nl

Vakmanschap sinds 1959!

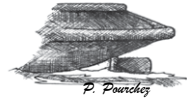
Leveringen en reparaties van
alle soorten sloopschroeven



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



VAN KOP TOT KONT



Wij hebben voor een Industrie 1954 3VD6 120 PK 300 RPM diverse onderdelen
liggen.

- 1 Zuiger
- 1 cilinder
- 1 Kop
- 1 Drijfstang

In goede staat

Frits Scholten
Sleep Woonschip de Rikus
Bierkade 3 LPL
1601KR Enkhuizen
0651513160
0624473641

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

FOR SALE: HAVENDIENST 3



Havendienst 3 is an "Amsterdammer", Length 14.00m, Breadth 3.10m, Depth 1.50m. Built for the Amsterdam Harbour Board at the Ceuvel Amsterdam shipyard, yard No 385, in 1939, completed on 10-05-1940. Recent hull survey, 6mm plate.

Engine Room: Kromhout 6LSK main engine, 90hp at 1000rpm, with a Brevo gearbox driving a 3 blade x 850mm diameter propeller. Outboard keel cooler with stainless steel combined header tank. 500 litre fuel tanks either side with a 65 litre central stainless steel header tank. The main engine has a 2kw side mounted 24v dc generator. A Gardner L2 diesel drives a 2kw 240v alternator together with a direct clutch operated deckwash/bilge pump. 2 x 135 litre stainless steel water tanks.

Forward Cabin: Teak access hatch with double doors, 2m headroom. Completely refurbished forward cabin. Varnished oak woodwork, Rockwool insulation. Completely new fitted galley with gas hob and sink. Pressurised water system from engine room pump and accumulator. Forward toilet compartment with new unused installation of Vacuflush toilet and holding tank, drop down hand wash basin. Options for over-board or deck discharge. Covered 2 seat settee. Teak skylight with 2 lifting panels.

After Cabin: Teak access hatch with matching double doors as the forward cabin. Completely refurbished, new varnished oak woodwork, Rockwool insulation. New oak twin berth full size bunk beds with storage under. After peak tiller flat.

Wheelhouse: Chart table, chain and rod steering. Engine and navigation control panels. Starboard side anchor, chain and hand operated winch, forepeak locker.

Presently lying Zelzate marina Belgium. **Please note that the refit is mostly complete with only the electrical systems to be installed and finished.** Owing to an unforeseen change in circumstances she is to be sold:

Asking price is Euro 27,000.

For further details please email: boblucas@littlebedwyn.com

Doeve Makelaars jachten & schepen

Amsterdammer ex-politie 14.60 – 14,60x3,20x1,20m, 1940, 60 Pk Ruston & Hornsby, gebouwd door De Vries Lentsch € **47.500,-**

Amsterdammer 15.20, top conditie – 15,20x4,20x1,65m, 1942, 120 Pk Industrie, Varend Erfgoed, recreatie vaartuig, klassieke lijnen € **89.500,-**

Akerboom sleepvlet/duwvlet 15.26 – 15,26x4,36x1,38m, 1966, 2x 205 Pk Volvo Penta, CBB zone 2 NL, 3&4 (10-2021), 2017 OW-schip behandeling € **99.500,-**

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

Sleepboot Avontuur – 17,73x4,05x1,85m, 1896, 180 Pk Bolnes, Varend Erfgoed, wordt geleverd met geldig 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 – 18,22x4,22x1,80m, 1901, 150 Pk Worthington, prachtige motor, Varend Monument, goed onderhouden € **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,-**


Ijsbreker Walvis, met CBB – 30,18x7,60x2,10m, 1949, 675 Pk diesel elektrisch, originele techniek, CBB zone 2 NL, 3&4 (21-10-2021) € **249.500,-**


Wegens goede verkopen boten ter bemiddeling gevraagd!


Westhavenkade 87C

OOK VOOR TAXATIES

3133 AV Vlaardingen

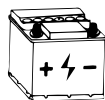
 info@doevemakelaar.nl

 010-2489830

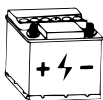
 www.doevemakelaar.nl

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, koppellieren. 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, CV. 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
Dennenweg 1

Tel: 0227-511586
Autotel: 06-22247525

8881 CJ West-Terschelling

Jelle van der Werff
Naam boot: Sietse
Type boot: Sleepvlet
Bouwjaar: 1950
Thuishaven: Sassenheim
L x b x d: 7,00 x 2,50 x 0,80 meter
Motor merk: Samofa
Motor type: diesel
Motor bouwjaar: 1950
Aantal cylinders: 2



Xander van Dijk
Naam boot: Tarra
Type boot: Sleepvlet
Bouwjaar: 1956
Thuishaven: Vinkeveen
L x b x d: 11,00 x 3,30 x 1,00 meter
Motor merk: Kromhout
Motor type: GSK
Motor PK: 72
Aantal cylinders: 6



HOUT-VAERT 2018

Zoals eerder beloofd nog een verslag van het varen met een houtvlot van Dokkum naar IJlst als onderdeel van culturele hoofdstad Leeuwarden.

Zoals in het vorige verslag al aangegeven, hadden we geen idee hoe een dergelijk vlot van 40 bij 6 meter en een ton of 30 zou varen en even belangrijk of ik er wel mee kon varen! Omdat de Djati er tussen gebouwd zou worden was er wel enige hulp aan de voorkant nodig voor de vele scherpe bochtjes en bruggen waarbij we maar een centimeter of 30 speling hadden. En die hulp was gevonden in de vorm van Pieter Bosma en de opduwer Alderferskourrendst.

Dus de Djati in het weekend, voorafgaand aan het evenement, maar naar Dokkum gebracht. Op maandag en dinsdag werd door molenaar Simon Jellema, van Houtzaagmolen de Rat uit IJlst, het vlot samengeknoopt. Een tent en ja, ook nog een piano erop gezet. Op woensdag de boot er maar eens tussen geknoopt en bedacht, met Watze Post van de Hester, hoe het spul bij elkaar te houden. Uit voorzorg maar veel spanbanden meegenomen en, na enig gepuzzel, de boot, er naar ons idee, redelijk strak tussen gekregen. Hoewel we veel vertrouwen hadden in de knooppunst van Simon, hebben we ook nog maar wat extra spanbanden om het vlot getrokken, stammetje verliezen op het Prinses Margriet kanaal geeft weer zo'n gedoe!



Kleine proefvaart gedaan en dat viel niet tegen, geheel was stijver dan ik verwacht had, een beetje lomp maar wel op gang te krijgen en te stoppen met het de 80 Pk van de Kromhout.

Volgens programma moesten we op donderdag in hartje Dokkum liggen. De eerste brug moest achteruit varend genomen worden. Dit duurde wel effe de eerste keer, maar In Dokkum gebeurt niet veel, dus zijn de mensen al gauw blij als er wat leven is en zeuren dus niet dat er gewacht moet worden.

De overige 50 boten van het evenement waren ondertussen ook aangekomen en het was gezellig druk in de binnenstad. Elke dag werd er op het vlot een thema theaterstuk uitgevoerd, wat veel publiek trok.



Op vrijdag werd begonnen aan het eerste deel van de tocht en wel naar Leeuwarden. Omdat de haven nogal vol was, moest eerst de halve vloot eruit voordat wij 500 mtr achteruit varend, door een smal bruggetje, weg konden. Met nog een opdrukker op de kont ging dit in één keer goed, wat dan ook weer leuk is voor publiek en eigen ego.

Als vlotbemanning had Jasper van der Wulf, kleinzoon van Kees Duijvestein (en sinds kort eigenaar van opduwer Dieuwertje), zich aangemeld + nog een bevriende buurman met hond .

Met een gangetje van 5 km per uur mooi richting Leeuwarden en gevolgd door rest van de vloot van 50 schepen, deel van het varend erfgoed. Omdat het toch wel een bijzonder gezicht was, werden we langs gehele route erg veel gefotografeerd en gefilmd. Na een uurtje of 7 varen was het varen door het drukke Leeuwarden ook weer een uitdaging. Maar met het ruime berghout om ons heen hoefden wij geen angst te hebben voor schade. Dit werd door de schrikreacties van sommige tegenliggers ook wel beaamd. Rest van de dag, onder veel bekijks, in de prachtige Prinsentuin gelegen en een prima schippersmaaltijd gehad.

Op zaterdag om 8 uur weer losgegooid en zat Pieter, zoals altijd weer onverstoort in de opdrukker ervoor. Rustig door Leeuwarden heen gewurmd en de staandemast route naar Grouw genomen. Het begon al aardig warmer te worden, dus de zonnebrand ging per liter, dit samen met het verlangen naar een biertje bij aankomst. In Grouw moest het grootste deel van de vloot in het kleine gemeentehaventje zien te komen, wat tot ons grote vermaak voor ons geen probleem bleek, maar voor sommige bottertjes van 6 meter lang een bijna onoverkomelijke hobbel.

De uitspraak van een schipper met een heet aardappeltje nog in de keel: "Jan Jaap ik heb geen overzicht" is nog veel door ons gebruikt! Omdat het laatste deel van de trip naar IJlst over het PM kanaal moest (en dat niet mag voor ons hobbyschippers), werden Henk en Marjan Zandstra bereid gevonden om dit met hun SI gekeurde Dynamiek te doen. Als hobbyschipper had ik niet aan een gele bal gedacht maar gelukkig kon Marjan, als juf werkzaam, een prachtige vervanging hiervoor knippen van papier.



Op de Zondag om 9 uur richting Sneek vertrokken, met nu de Dynamiek ervoor dus de Kromhout had nu een makkie. Kwam nu wel iets meer water over het vlot dus de piano werd meer een waterorgel, maar de muzikanten vonden toch alles best. Als je dan achter een beroeps vaart zie je toch wel het verschil, waarbij wij, uit gemak, tussen boeien op afstand altijd de kortste route nemen, houd Henk overal precies dezelfde afstand.

In de Houkesloot de Dynamiek weer losgegooid en de opdrukker er weer voor, voor de grootse uitdaging dwars door Sneek. In het hoogseizoen!

De tegenvaart (zo was de bedoeling) zou geblokkeerd worden en zo zeer langzaam

door een propvol Sneek gescharreld. Helaas was er toch een boot doorgelaten terwijl we een haakse bocht door moesten. Deze raakte natuurlijk volledig in paniek waarbij de aanwijzingen van ons, en tegengestelde aanwijzingen van het publiek, niet echt hielpen. Maar ook dit ging weer op een haartje na goed, en omdat we het thuishonk roken moesten we nog even de maximaal haalbare snelheid testen. De roetbrokken kwamen uit de uitlaat van de Lister en ook de Kromhout had het zwaar, maar de 8 km werd gehaald !

Alleen bleef er vreemd genoeg rook uit uitlaat van de Djati komen bij het weer rustig varen. Nu zat er een stam ongeveer 30 cm van de uitlaat (die net boven de waterlijn zit), en niet de motor rookte maar de stam stond in de brand ! Een beetje water loste dit gauw op. In IJlst werden we hartelijk onthaald en was de trip weer over.

Veel positieve reacties gehad, het verhaal van vroeger blijft de mensen toch aanspreken.

En ook veel plezier gehad met de overige mensen van de andere deelnemers anders dan de sleepbooteigenaren die we normaal op evenementen tegenkomen.

Marcel van der Molen
Djati



DIESELBACTERIE

Door oliehandel van Leersum B.V.

Hierbij wil ik U op de hoogte brengen van de kwaliteit van de dieselbrandstoffen. Sinds 2009 is hier namelijk het een en ander aan veranderd, dit door Europese regelgeving. Omdat door de samenstelling van de diesel er verhoogde risico's zijn ontstaan voor de gebruiker die voornamelijk langdurig opslaat, zoals in de watersport. Wij voelen ons als bunkerstation geroepen u te wijzen op het volgende.

Zoals veel schippers weten en vast wel eens gehoord hebben bestaat er een kans dat er een bacterie ontstaat in de bunkertank van uw schip. Er zijn al lange tijd relatief dure watersport producten in de handel die Uw systeem reinigen of vocht verdrijven, brandstof besparen of garanderen op minder uitstoot van rook of roet. Vaak komen schippers tanken en voegen zelf een product toe waarvan de buurman uit de haven heeft aangegeven dat het wijs is om het toe te voegen, en gaat men er op voorhand van uit dat het dan wel goed zal zijn onder het gezegde " Baat het niet dan schaad het niet".

Een vraag die ook wordt gesteld is heeft u schone tanks ? Op deze vraag laten wij graag door middel van het openen van onze ladingstank de klant kijken in onze voorraad tank. Ik stel dan daarna vaak de vraag wanneer bent U voor het laatst in Uw tank geweest? 90 % antwoord dan dat ze er niet in kunnen komen. Om de kwaliteit naar onze afnemers te garanderen worden onze tanks eenmaal per jaar leeg, droog en schoon gemaakt.

Ten opzichte van Uw auto waar U voldoende doorstroom van brandstof heeft doordat U wekelijks tankt, ligt het bij Uw boot anders. Biodiesel heeft de eigenschap om water aan te trekken, waardoor U condensvorming in uw tank krijgt, doordat U in de auto voldoende doorstroom heeft merkt U niet veel van de condensvorming en de gevolgen, het meeste word meegenomen en verbrand. In uw boot is dat anders, u slaat het lang op en de doorstroom is lang niet zo rijkelijk als bij Uw auto. Daarom hebben vele schepen een grof filter met waterafscheider in de boot voordat de brandstof bij het fijn filter op de motor komt. Dit is zeer verstandig en behoort bij een goede waterhuishouding van Uw brandstofsysteem.

Zoals eerder aangegeven is er een en ander aan de samenstelling van diesel veranderd, zo is de diesel zwavelvrij gemaakt. De zwavel was goed om de diesel te beschermen tegen algen en bacterie groei, maar niet goed voor het milieu.

Ook is het sinds 2009 verplicht dat er tussen de 3.5% tot 7% biodiesel word toegevoegd aan de diesel, allemaal heel goed voor het milieu maar niet voor de houdbaarheid van het product in combinatie met de manier zoals wij het gebruiken in boten. Bedrijven die voor hun machine en wagenpark diesel opslaan kregen het advies om een Biocide toe te voegen omdat het filter verstopt raakt door bacterie groei.

De oorzaak hiervan is dat door het wegnemen van de zwavel de diesel gevoeliger is geworden voor bacterie, daarbij levert de toevoeging van de biodiesel nog eens een risico op.

Kort gezegd: zwavelvrije diesel + toegevoegde biobrandstof + condens vocht in Uw tank = samenstelling tot bacterie groei in Uw brandstoftank en uiteindelijk ook in Uw gehele systeem.



Dit moet worden voorkomen, risico's zijn een motor die uitvalt als u zich op groot of wild water bevindt, en juist daar gaat het mis omdat door schommeling de algen die door de bacterie ontstaan loskomen en Uw filters doen dichtlopen.

Wat U moet doen ?

- Controleer regelmatig of U vocht in Uw tank heeft, dit kan door middel van aftappen onder uit de tank of door het peilen met een pasta die verkleurt als er vocht in de tank aanwezig is.
- Zorg dat U de tank van Uw schip zo vol mogelijk houdt zodat er zo min mogelijk condens kan ontstaan in Uw tank.
- Voeg voor het tanken een biocide (Acticide) toe, dit voorkomt dat bacterie groei een kans krijgt.

Deze toevoeging houdt Uw tank dus schoon en bacterie vrij, mocht Uw tank toch onverhoopt al besmet zijn dan wordt er een hogere dosis toegevoegd. U kan dan gewoon blijven varen en de diesel opmaken daarna moet U echter wel Uw tank gaan open maken om Uw tank schoon te maken, de dode bacterie laat namelijk vuil achter.

De Acticide toevoeging is een geregistreerd product als bestrijding van bacteriegroei en voorkomen van slijmvorming, het wordt sinds de invoering van de biobrandstof als standaard product voorgeschreven aan de industriële markt. Binnen de luchtvaart/binnenvaart en defensie is het product al lang in gebruik. Het beschikt ook over een Nato stocknummer en is de stof door het College voor Toelating van Bestrijdingsmiddelen binnen de richtlijnen van de EG Goedgekeurd.

Binnen de watersport worden veel producten aangeboden tegen relatief hoge wa-

tersporttarieven. Veel van deze producten zijn niet geregistreerd en mogen dan ook niet als bestrijdingsmiddel worden gezien. Kortom systeemreinigende producten hebben geen bacterie doden werking en hebben dus weinig of geen effect op de ontwikkeling van bacterie groei in de tank. En als Uw tank als niet schoon is dan hebben producten die het systeem moeten reinigen zoals verstuivers en pompen, inspuitleidingen geen enkel effect, voordat deze producten door Uw mogelijk vervuilde tank is geraakt en door Uw waterafscheider met grof filter en dan nog eens door uw fijn filter is gekomen en op dit traject grove vervuiling tegen komt vanuit Uw tank dan is de werkzaamheid van de stof voor het bij de insputingen en pomp is allang vergaan.

Kortom U bent gewaarschuwd. Wij waken over de kwaliteit van onze brandstof en willen graag dat U van ons product ongestoord kunt genieten. Uit bovenstaande uitleg kunt U opmaken dat U als schipper een belangrijke taak heeft om de diesel anno 2010 in Uw tank op topconditie te houden.

Zorg dat bij iedere tankbeurt Acticide wordt toegevoegd.

Hopende U hierbij voldoende te hebben geïnformeerd, rest mij U een goede winter toe te wensen waar in U zorg draagt voor een juiste conservering van Uw brandstof waaruit een veilig en goed vaarseizoen wordt toegewenst.

Met vriendelijke groet

Oliehandel van Leersum BV



Gerrit Pascal

Naam boot: Avontuur

Type boot: Opduwer

Bouwjaar: 1930

Thuishaven: Zwolle

L x b x d: 4,50 x 1,75 x 0,90 meter

Motor merk: Samofa

Motor type: 1-S-108

Motor PK: 15

Aantal cylinders: 1



Thomas de Boer

Naam boot: Guster

Type boot: Opduwer

Bouwjaar: 1931

Thuishaven: Stavoren

L x b x d: 5,50 x 1,75 x 0,70 meter

Motor merk: DEUTZ

Motor type: MAH 916

Motor PK: 17

Aantal cylinders: 1



Wander Steneker

Naam boot: Smarpot

Type boot: Opduwer

Bouwjaar: 1936

Thuishaven: Sint Nicolaasga

L x b x d: 5,50 x 2,00 x 0,85 meter

Motor merk: Samofa

Motor type: 2S108

Motor PK: 28

Aantal cylinders: 2



Joop van Koppen

Naam boot: Walrus

Type boot: Opduwer

Bouwjaar: 1932

Thuishaven: Westland

L x b x d: 4,00 x 1,50 x 0,80 meter

Motor merk: Yammarr

Motor bouwjaar: 1967

Motor PK: 20

Aantal cylinders: 2



Anton van Megen
 Naam boot: Albatros
 Type boot: Sleepboot
 Bouwjaar: 1959
 Thuishaven: London
 L x b x d: 27,60 x 8,16 x 3,50 meter
 Motor merk: Deutz
 Motor type: RVB M 8 545
 Motor PK: 1320
 Aantal cylinders: 8



Cornelis Kapitein
 Naam boot: Contentus
 Type boot: Sleepboot
 Bouwjaar: 1930
 Thuishaven: Urk
 L x b x d: 14,04 x 3,55 x 1,20 meter
 Motor merk: Deutz
 Motor type: Sa8m 517
 Motor PK: 155
 Aantal cylinders: 8



Berdie de Ruiter
 Naam boot: De Vliet
 Type boot: Sleepboot
 Bouwjaar: 1938
 Thuishaven: Rheden
 L x b x d: 12,60 x 3,60 x 1,45 meter
 Motor merk: Deutz
 Motor type: OMZ 130
 Motor PK: 70
 Aantal cylinders: 2



Marcel Kappee
 Naam boot: Humus 3
 Type boot: Sleepboot
 Bouwjaar: 1930
 Thuishaven: Leiden
 L x b x d: 13,50 x 3,50 x 1,55 meter
 Motor merk: Kromhout
 Motor type: TS 117
 Motor PK: 140
 Aantal cylinders: 8



Keimpe Jaspers
 Naam boot: Janke
 Type boot: Sleepboot
 Bouwjaar: 2013
 Thuishaven: Makkum
 L x b x d: 12,50 x 4,00 x 1,00 meter
 Motor merk: Lister
 Motor type: JK4
 Motor PK: 63
 Aantal cylinders: 4



Monika Huettemann ev. Geissler
 Naam boot: Jorinda
 Type boot: Sleepboot
 Bouwjaar: 1945
 Thuishaven: Kamperland / Goes
 L x b x d: 12,01 x 3,33 x 1,45 meter
 Motor merk: Mercedes
 Motor type: OM 352
 Motor PK: 126
 Aantal cylinders: 6



Roy Bos
 Naam boot: Mon Desir
 Type boot: Sleepboot
 Bouwjaar: 1939
 Thuishaven: Groningen
 L x b x d: 16,00 x 4,00 x 1,70 meter
 Motor merk: Industrie
 Motor type: 3VD6
 Motor PK: 120
 Aantal cylinders: 3



Han Kuipers
 Naam boot: HV211
 Type boot: Sleepvlet
 Bouwjaar: 1955
 Thuishaven: Rotterdam
 L x b x d: 10,03 x 2,84 x 1,20 meter
 Motor merk: DAF
 Motor type: 615 MK E35702
 Motor PK: 120
 Aantal cylinders: 6



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.