

Inhoud

Familieberichten.....	1
Adreswijziging of e-mail wijziging?.....	1
Van de bestuurstafl.....	4
Persbericht FVEN.....	5
Communicatie FVEN.....	5
Van beurtschip tot sleepboot.....	6
Kromhout 2H4 te koop.....	11
Samenvatting evaluatierapport van de NSD 2018.....	12
Op naar Zwartsluis!.....	16
Vervanger voor 1 cilinder Blauwe Deutz gezocht.....	23
Te koop: Opduwer.....	25
Nieuwe leden.....	25 - 31
Persbericht FVEN 15 juni 2018.....	32
Boeiende Vacatures (20180624)	33
Evenementenkalender 2018	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)

Voorplaat: Mon Desir, Foto: Carina Schoo.

Achterplaat: Dolte, Foto: Anton Schoo.

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
✉ amschoo@xs4all.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 Laughs 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.

* Reparereren 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



Nu ik dit stukje schrijf, eerste week juli, laat de zomer zich de afgelopen twee maanden flink gelden, er dreigt zelfs een watertekort voor de landbouw, maar voor ons schippers is er nog water zat. En dat er veel water is en waterwegen zijn in Nederland heb ik weer ervaren na de NSD in Zwartsluis. Nu we toch in het noorden waren zijn we doorgevaren naar de noordelijke provincies en hebben we de Veenvaart gedaan. Hogeveen, Klazienaveen, Ter Apel, Stadskanaal, Veendam, Groningen en Assen. Een aanrader, je komt dan in de streek, waar de komst van de opduwer een enorme verlichting voor de schippersgezinnen moet hebben betekend aan het begin van de vorige eeuw. Op de route vriendelijke en gastvrije bediening bij sluisen en bruggen. En wat een rust, heel anders dan hier op het ogenblik, begin vakantietijd, voor ons huis aan de Woudwetering in Woubrugge. Het water wordt aan karnemelk gevaren, zeggen wij hier.

Tijdens deze vakantietrip hebben we ook nog het knusse evenement in Elburg bezocht en de opduwerdag in Vinkeveen meegemaakt. Het laatste een grandioze en serieuze happening met meer dan 85 opduwers en 15 sleepboten en een fantastische avondvaart door het dorp en over de plassen, om daarna weer naar Lelystad te varen om in de winderige Bataviahaven het 100 jaar Zuiderzeewet evenement mee te maken.

Maar ik zal mij eerst aan u voorstellen, sinds vier maanden ben ik penningmeester bij onze vereniging en werd gelijk in het diepe gegooid met de twee andere nieuwe bestuursleden in Zwartsluis. Sinds 2002 heb ik altijd de NSD meegemaakt, maar nu zie je het een keer van de andere (organisatorische) kant.

In Alphen aan den Rijn een eigen Bosch revisiewerkplaats gehad in startmotoren en dynamo's accu's en autotelefonie. Al 45 jaar getrouwd met Mop (ja, dat is haar echte naam). We hebben twee dochters en een zoon en vier kleinkinderen. En door onze zoon, Matthijs, ben ik in de sleepbootwereld terecht gekomen. Als 7 jarige ging hij naar de welpen van de zeeverkenner en heeft van zijn hobby zijn beroep gemaakt. Hij vaart nu met zijn gezin op hun eigen binnenschip, de Castellum. Maar vele jaren voor hij dit schip kocht begon hij met een opduwer, de Harmonie, die we gezamenlijk gekocht en opgeknapt hebben, vandaar de naam. Vele jaren later toch maar iets groter, Mslb. Harmonie Sr. U begrijpt met een zoon als binnenschipper, altijd varen, is er voor vader genoeg werk om de thuishschepen te onderhouden.

Als bestuur hebben wij het eerste evaluatieoverleg gehad en gaan ook nog naar de organisatiecommissie van Zwartsluis. In Zwartsluis zijn we, als vereniging, door ons eigen succes ingehaald met het grote aantal deelnemende schepen, met een andere dan afgesproken indeling, aan kadeflengte, kortom er waren ligplaatsen te weinig. Ik beloof u, het zal ons als bestuur, niet meer overkomen. Maar petje af voor

onze twee coördinatoren, die bergen werk verzet hebben om er toch een geslaagd evenement van te maken. Ook alle vrijwilligers tijdens de NSD, in welke vorm dan ook, heel hartelijk bedankt. SAMEN maken wij onze vereniging.

Heb ik nog een klein verzoek van de jubileumcommissie, voor zover u dat nog niet heeft gedaan en u wilt dat uw schip in het jubileumboek terecht komt, denk er s.v.p. aan om toestemming hiervoor te geven (zie Beting nr. 179, blz.25). Voor zover u nog niet geweest bent, wens ik u een fijne vakantie en een behouden vaart.

Piet van Zaal
Mslb. Harmonie Sr.

PERSBERICHT 19-06-2018

COMMUNICATIE FVEN

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

Zowel of 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 !](#)

VAN BEURTSCHIP TOT SLEEPBOOT: DE GESCHIEDENIS VAN DE HUIDIGE SLEEPBOOT IJSSEL.



In november 2012 kochten wij de sleepboot "IJSSEL" uit 1928. Dat werd een avontuur, de boot was weliswaar prima onderhouden en roestvrij, maar wie heeft er nu verstand van een tweecilinder Bronsmotor van 7 ton uit 1928? De toenmalige eigenaar overtuigde ons dat het echt niet zo moeilijk is en er weinig kapot kan gaan. En dat we in geval van nood altijd op hem, zoon van een binnenvaartschipper, konden rekenen. We wisten al dat de boot pas na de tweede wereldoorlog als sleepboot is gaan functioneren en ervoor een beurtschip was geweest. Wat was de oorzaak en geschiedenis van deze transformatie? Wat gebeurde er in en voor de oorlog? Sinds 2012 hebben we heel wat losse puzzelstukjes gevonden en is de legpuzzel al behoorlijk compleet geworden.

Met dank aan Nettie en Jan Jansen junior, Marlies en Ebele Schouwstra en de vele latere eigenaars, in het bijzonder Albert en Lina Keizer.

1928 -1945: beurtschip "Welvaart"

Het motorschip de Welvaart, eigenaar J. Zandbergen in Vroomshoop, werd op de werf "Telgenhof" in Coevorden gebouwd. Deze werf bestond in Coevorden tussen 1914 en 1940 en bouwde voornamelijk motorschepen tot ca. 31 meter. In 1940 ging de werf over naar A. Bouman onder de naam "Scheepswerf en Machinefabriek De Klop, Firma A. Bouman & Zoon". De werf werd in 1980 gesloten.

De Welvaart werd in 1928 in Meppel (meetnummer Mp121N) opgemeten en mat 16,02 x 3,08 meter met een waterverplaatsing van 10.365 ton. Volgens het boek "Verhalen van Raalte" van Herman Hannink in Raalte en de website www.binnenvaart.eu is het schip in 1929 in handen gekomen van dhr. Jan Jansen te Raalte

(1883-1961). Hij was een bekende beurtschipper met de bijnaam “de Bonke”. Die bijnaam kreeg hij van Nathan de Lange, een joodse inwoner van Raalte die op 14 mei 1943 in Sobibor vermoord werd. Jan Jansen ontleende de bijnaam aan zijn flink postuur en het feit dat hij nogal eens samen opliep met een eveneens stevig trekpaard (of erop zat; “bonke op de bonke”). Hij bezat aanvankelijk alleen de trekschuit “De Zwarte Ruiters” maar vanaf dus 1929 ook de Welvaart en voer vooral tussen Raalte en Deventer. Daarbij werd onder andere kunstmest vervoerd.

Tweede wereldoorlog

Op 21 augustus 1942 wordt de Welvaart in Raalte opnieuw als motorschip opgemaakt, maar waarom dit gebeurde is onbekend. De boot had toen een waterverplaatsing van 19.813 ton. In de oorlog vervoerde het vooral aardappelen naar Deventer. Als er geallieerde vliegtuigen overkwamen sprong Jan Jansen in het water en zwom hij naar de oever om aan eventuele beschietingen te ontkomen (mededeling kleinzoon Jan Jansen, januari 2018).

In 1945 bracht Jan Jansen beide schepen in het Overijssels kanaal in Raalte bewust tot zinken om ze uit handen van de Duitsers te houden. Op 9 april werden een aantal dorpen rond Raalte door de Canadezen bevrijd en toen trachtten de Duitsers in Raalte de Canadezen het moeilijk te maken door boerderijen in brand te steken, bruggen op te blazen en schepen op te blazen. Daaraan ontkwam ook de Welvaart niet. Op 11 april werd Raalte door de Canadezen bevrijd. Kort daarna kocht Jan Jansen een vrachtwagen van de bevrijders om een nieuw transportbedrijf op te zetten.



Links de “Welvaart” met erachter “De Zwarte Ruiters” in oktober 1935. De mast is in 2018 nog steeds in gebruik als vlaggenmast. Rechts de Welvaart uit het archief van Jan en Nettie Jansen, kleinkinderen van Jan (Bonke) Jansen. Datum onbekend. Uiterst links Jan Jansen (de Bonke).

1945 – 2018: van sleepboot “Jan” tot sleepboot “IJssel”

Direct na de oorlog in 1945 werd het Overijssels kanaal voor het bergen van de vele wrakken drooggelegd; het wrak van de Welvaart werd op 12 juni 1947 getaxeerd. Dat heeft Marlies Schouwstra, kleindochter van Its Schouwstra (zie later) in 2017 in het Nationaal Archief in Den Haag uitgezocht. De inventarisatie komt goed overeen met de foto uit 1935. Hieruit blijkt dat het schip twee Deutz éencilinder motoren

had, een van 10-12 pk voor de voortstuwing en een van 6-8 pk voor het hijsttuig (de laadboom). De stuurhut bevond zich vóór het roefje van 2.5 meter.

Na de oorlog werd het schip op de werf van Brussel in Hasselt verbouwd tot sleepboot waarbij het twee meter moest worden ingekort. Staal was haast niet te krijgen en alles werd hergebruikt. Iets later werd er op naam van de heer Bulthuis (schoonvader van de directeur van Brussel) een tweedehands Bronsmotor in geplaatst. Deze werd door Ir. J.H. Kuiper van Brons in Appingedam gereviseerd. Daarvoor moest het motorhuis alsnog worden verhoogd, wat te zien is aan onder andere het schuine vlak aan de achterkant ervan. Over de werkzaamheden bij deze werf bestaat helaas geen informatie meer omdat alle archieven in de jaren zeventig bij een brand verloren zijn gegaan.

1947

1947

NOEDRUCHEIT.

1. Nummer, plaats en datum van afgifte motorbrief	1. No. 6611, Groningen, 21-8-1948.
2. Maximale landvermogen in tonnen volgens meetter.	2. 10.815 tonnen
3. Afmetingen volgens de afgeleide uit den meetter.	3. 10.00 x 3.00 x 0.50 M.
4. Nummer en letters van teekentelling	4. G.6611 N.
5. Datum en plaats van ongevul	5. 9 April 1945 te Haalte
6. Oorzaak ongevul en oorzaken van de beschadiging	6. Door springator laten zinken.
7. Is het schip geborpen?	7. ja.
8. Staat het werk na de beschadiging	8. zwaar beschadigd
9. Staat het werk na de reparatie na de beschadiging	9. idem.
10. gesegeerd en verf van ankerboom en	10. 1928 bij Bouman te Coevorden
11. Is er een vooronderzoek hoe ingricht?	11. geen
12. Hoewel vertrokken zijn of in het vooronder	12. den
13. Is er voor een kachel, een fornaas, een water	13. niets aanwezig.
14. tank een pomp, een goetsleen, met i.c.h.	14. neen
15. Voorankorier met heveel kettingselven?	15. geen ankers
16. Aantal, soort en gericht makkers, lengte en	16. neen
sewaars kettings voor	
17. Is er een ankermotor? type motor, fabrieknaam	17. geen motor
18. ERK, bouwjaar motor	
19. Is er een ankerstijl verhoogd?	19. ja
20. Is er een maat met hijsttuig? hoeken of ste	20. wel maatdek, niet verhoogd.
21. Hoeken of stalen laadboom, mast, type	21. houten maat met hijsttuig.
22. afmeting en vermogen van deze motor	22. houten laadboom, Duits Benzine
23. motor, 6/8 pk.	
24. Hoeveel gesegeerden, stad, geruit of genopte	24. 40 cm. genopte plaat
25. plaat	
26. 20. zijn er en achterdek van glazde geruite	26. genopte plaat
of genopte plaat	
27. Hooge demerboom, op welke wijze verwerkt	27. 21.00 cm. met hoekijzers
28. stalen of houten luiken	28. 22. stalen luiken
29. Houtsoort	29. XXXXXX grenen hout
30. Hoeveel ruizen zijn er gesegeerden door	30. 26. een vertrek. grenen hout.
stalen schotten	
31. zijn er houten noodschotten	31. neen
32. Is er een weering in de zijden?	32. neen
33. Is er een stalen roef, hoe lang, stalen vlier?	33. ja, 2.50 M., houten vlier
34. welke vliertreden bevat de roef? Houtsoort	34. een vertrek. grenen hout.
35. bestemming	
36. Is er een stuurruud? Houtsoort	36. ja. grenen hout
37. welke vliertreden bevat het achteronder	37. geen achteronder.
38. Is er een Wot. met opelling	38. neen
39. welke kachels zijn er achter? Is er een fornaas?	39. 1 kachel
40. Is er een waterpomp, goetsleen, pomp	40. geene
41. Is er een oliebetende verlichting? verlichting	41. neen
42. Is er een zetting	42. neen
43. Soort stuurrichting	43. stuurrad met kamellen enz.
44. Staat het stuurruud voor of achter de roef	44. voor de roef
45. Is er een motorschijldlicht? waer?	45. neen
46. Type, aantal cilinders en fabrieknaam motor	46. Duits, 1 cyl., 10/12 pk.
47. Vermogen motor	47. 10/12 pk.
48. Zijn er lossen of vast ingebouwde olietanks	48. 1 losse olietank
49. Fabrik naam	49. 70 liter
50. Is er een helmspoter in de motorkamer?	50. neen
51. Fabriknaam, type en vermogen voor welke oost?	
52. Soort motor	52. 1928
53. lijst van inventaris en uitrusting	53. aparte volledige lijst maken
(geborgen deelen te merken met X)	
54. Is er een boot? Ijzer en hout	54. neen
55. eventueel verdere bijzonderheden	55.

DANIELS-CONGRES (HISTORISCH) 1938- en LAUREN-

WANTY-VERBODINGSRECHT 1938.

(grt.) Hrn. G. v.d. Giessewa
De Secretaris
(grt.) Hrn. H.M. van Bruggen

De datum ongevul	9 April 1945.	
Hoeksteden	1 6611, Groningen, 21-8-1948.	
Landvermogen	1 10.815 ton.	
Afmetingen	1 10.00 x 3.00 x 0.50 m.	
Tekentelling	1 -	
Bouwjaar	1 1928, Coevorden.	
Motor	1 1 apr. Dants, 10-12 PK, 1928.	
Waarde 30-4-1945 naar verhoogd		f. 2.616,-
Waarde met 70%		" 4.450,60
Waarde 4 Dec. 1945 met 100%		" 5.467,60
Waarde van de restantien		" 30,-

Groningen, 12 Juni 1947

De inventarisatie van het wrak uit december 1945 en de taxatie van "het geval" in juni 1947.

De Bronsmotor

De huidige motor is een viertakt 2 cilinder Brons, type 2D25 (50 pk) uit 1928, met het oorspronkelijk motornummer 2712. Dit was een motor met een verstuiverbakje waarop Brons patent had. In juni 1928 werd deze samen met de 2710, 2711 en 2713 geleverd. De 2712 was besteld voor de "Scheveningen 51" van rederij A. v.d. Toorn Jz. Dit schip was gebouwd in 1910 bij Gebr. Meer te Vlaardingen. Mogelijk is de motor in een ander schip herplaatst of toch direct in een ander schip geplaatst want volgens de archieven van Scheveningen Haven zat de motor in de "Scheveningen 233" van dezelfde rederij, in 1916 als zeillogger "Dirk" gebouwd bij Gebr. Meer te



De Bronsmotor met blower en Brevo keerkoppeling (in 2017).

De maten van de boot zijn dan l x b x inzinking 13.90 x 3.19 x 1.05 m (diepgang bij schroef 1,50 m), met een hoogte van 2.95 m. Deze opmeting vond plaats op 3 april 1948, kadasternummer 3050832, brandmerk 832 B Zwolle 1948 (meetnummer: G7645N), waarbij de boot "Jan" ging heten. De eigenaar werd Its Schouwstra te Zwolle. Hij kwam uit een grote familie van schippers, had eerder een Kempenaar van 500 ton en een motorvlet voor hij deze boot aanschafte. Hij voer veel op het Ruhrgebied, maar liet zich ook 4,5 jaar huren voor werkzaamheden op het Middellandkanaal. Daarna werd er door hem weer particulier mee gevaren. In februari 1953 kreeg de boot een nieuwe schroef (100cm), die in januari 1954 weer vervangen werd door de huidige schroef (90cm). In 1963 werden de cilinders en zuigers van de motor met originele onderdelen vervangen. Overigens is de boot nadien nauwelijks veranderd, wel is de neus wat aangepast, en is ondermeer de kachel verwijderd (informatie Ebele Schouwstra en Marlies Schouwstra).



Its Schouwstra op zijn boot, links 13 oktober 1970

Na 1987 ging de boot van hand tot hand, achtereenvolgende eigenaars waren: Gerben Ferwerda, Gerben Beyert, Bonne Krist, Chris Dijkgraaf, Jan Bakker, Albert en Lina Keizer en sinds 2012 ondergetekenden. De boot kreeg na “Jan” eerst de naam “Ferné”, in 1989 “Nova Cura” en vanaf 1994 “IJssel”. In 1999 werd een ontheffing aangevraagd en mocht de boot alleen nog voor de pleziervaart gebruikt worden.

Zie voor aanvullende informatie: www.sleepbootijssel.nl

Groningen mei 2018, Philip en Hann

KROMHOUT 2H4 TE KOOP

Marc Hoekstra heeft een woonschip met daarin een Kromhout 2H4. Deze motor is op 16 juli jl. eruit gegaan voor een nieuwere motor.

Hij biedt deze te koop aan voor een liefhebber. Het museum wil hem ook graag hebben, maar dat vindt hij zonde.

De vraag is of er iemand binnen de VDMS deze goed draaiend motor niet een tweede leven wil geven.

Voor informatie graag mailen aan mehoekstra@gmail.com

Ook te bekijken op YouTube:

<https://www.youtube.com/watch?v=-r6d97mb1Wc>

<https://www.youtube.com/watch?v=yqSFRoscjyl>

https://www.youtube.com/watch?v=G1-_uHxBB8U

SAMENVATTING UIT HET EVALUATIERAPPORT VAN DE NATIONALE SLEEPBOOTDAGEN 2018

Het is al velen malen gezegd, geschreven, getweet, gefacebooked, etc... de NSD van 2018 was een groot feest. Ondanks dat het weer mee zat, de leden in grote getalen waren gekomen, er schepen in overvloed waren, de sfeer super was, is er altijd een momentje van bezinning & reflectie.

Dit delen wij natuurlijk graag met jullie. Er is hierover een groot rapport geschreven hiervoor die wij delen met commissie Zwartsluis. Hieronder de highlights uit het rapport.

Het volledige rapport is in te zien op de website achter het alleen-ledengedeelte.

Uit de evaluatie NSD 2018, gehouden op 20 juni jl. is o.a. naar voren gekomen.

Actiepunten en Conclusies op rij:

Conclusie: toegezegde pontons waren niet allen aanwezig (opduwers). De twee stoomslepers waren op plaatsen van de VDMS gepositioneerd. Twee marineschepen konden ook één ligplaats innemen. Het wrakkenponton lag nu vast aan ons eigen ponton, hoort normaliter een x aantal meters verderop te liggen. Pontons zijn verkeerd gepositioneerd alsmede de Pieter Boele. Commerciële afwegingen van Zwartsluis gingen ten kosten van onze leden.

Alles bij elkaar kostte dit heel veel gewone ligplaatsen.

Actiepunten:

1. Door bestuurswisseling was het zoeken naar de juiste werkwijze.
Een goed draaiboek moet basis zijn om mee te werken;
- Aftredende bestuursleden draaien actief mee tot en met de eerstvolgende NSD als warme overdracht;
2. Draaiende motoren staan (te) dicht bij het water, verzoek om meer ruimte, betere afzetting en aandacht voor veiligere aansluitingen.
Brandblussers worden meegenomen door de eigenaren van de mobiele stationaire motoren; (draaiende motoren moeten aan de veiligheid eisen voldoen die gesteld worden door de brandweer).
3. Heel nadrukkelijk, mag de uitvoering van de taken op dagen niet worden onderschat;
4. Constante discussie over ligplaatsen;
- Minder schepen toelaten?
Bij gewenst groter evenement zal een andere plek gezocht moeten worden.

5. Aan de binnenzijde zijn er beperkte ligplaatsen voor slecht ter been zijnde schippers- en schippersvrouwen. De opduwers komen in grote getalen en hebben ook recht op een plek tijdens het evenement. De ontstane situatie vraagt om een eerlijker verdeling.
- Andere uitwerking; voortaan legitimeren met copie gehandicapte parkeerkaart of doktersverklaring
6. Is het sluishokje de juiste locatie voor toekomstige evenementen?
- Kantoor/container vragen aan betreffende commissie.
7. Crisis overleg met de organisatie en alle betrokken partijen.
- VDMS doet hier graag aan mee, net als in Vianen, met een afvaardiging van PS en coördinatoren. Volledig bestuur is niet nodig.
8. Vroegkomers moeten zich ook aan de huishoudelijke afspraken houden.
9. Ongepast gedrag van leden;
- Verzoek om handhaving middels bestaand huishoudelijk reglement. 1e keer waarschuwen, 2e keer royeren.
10. Mail van de vertrokken sleepboot wegens ligplaats, ter kennisgeving.
11. Niet leden mogen door coördinatoren VDMS verwijderd worden.
Rol cie Zwartsluis hierin bespreken met cie Zwartsluis.
12. Op het laatste moment/of ter plekke, aanmelding lid of wijziging boot.
- Afspraak: uiterlijk 14 dagen voor NSD in orde, anders geen toegang. (Alleen voorzitter/penningmeester nemen evt. afwijkend besluit).
13. Verlichte avondvaart zijn ongeveer 40 schippers aanwezig.
De publieke opkomst tegenvallend.
- Verlichte avondvaart Zwartsluis afscheid van nemen.
Door de niet draaibare bruggen, slecht te organiseren;
15. De feestavond viel tegen. Meeste mensen willen snel terug.
- Feestavond afschaffen en/of anders vormgeven?
Opnemen op agenda kadervergadering van november;
16. In vroeg stadium na te gaan denken wat verbeterd kan worden voor de volgende NSD dagen, tijdens de evaluatie vastleggen en bij het 1e overleg meteen bespreken;
17. Samenwerking met Zwartsluis verbeteren en of veranderen.
Wellicht een wat zakelijkere aanpak met duidelijke afspraken.
Faciliteren door en samenwerken met Zwartsluis is prima, van oorsprong is en blijft het een VDMS feest;

18. Weinig handhaving door politie;
19. Ligplaats wrakkenponton ongelukkig, net als de andere plaatsen, dit kost ligplaatsen.
- Opnemen met Cie Zwartsluis/RWS. Dit valt onder 'werkafspraken'. (De zaken die nu misgelopen zijn waren in 1e instantie mondeling goed afgeregeld echter niet 'hard' vastgelegd. Is ook eerder nooit nodig geweest.)
20. Verlichte avondvaart Zwartsluis afscheid van nemen.
Door de niet draaibare bruggen, slecht te organiseren;
21. Behoeftte uitgesproken om een jeugdcommissie op te richten en hen te betrekken bij de NSD activiteiten.
- Indien gewenst moet daar een voorstel voor komen;

Tijdens de evaluatie van de NSD Zwartsluis 2018 worden, naast alles wat goed gegaan is, ook de minder leuke aspecten van dat moment nogmaals aangestipt. Dit vooral om lering uit te trekken voor een volgende NSD, 'waar kunnen we beter en waar moet het anders'.

In ons enthousiasme om allen deel te nemen aan evenementen en andersoortig presentatie van ons varend erfgoed loopt het, incidenteel, niet helemaal zoals wij van elkaar verwachten.

Vrijwilligers worden niet betaald, niet om dat ze duur zijn maar gewoon omdat ze onbetaalbaar zijn. Ik wil daarom nogmaals langs deze weg verzoeken om vooral met respect om te gaan met elkaar en vooral het gesprek te blijven aangaan over wat er op dat moment speelt.

Nu vinden wij 'waarschuwen' eigenlijk niet passen in een volwassen setting. Echter gebeurt er incidenteel nog wel eens iets wat regelrecht onder de categorie 'respectloos' valt. Iets wat mijn inziens ook niet past in een volwassen setting.

Hierdoor willen wij toch graag, als reminder, een deel van ons huishoudelijk reglement naar voren halen. Een reglement alwaar wij ons allemaal aan verbonden hebben bij het accepteren van het lidmaatschap van deze vereniging. Mocht men zich toch niet kunnen vinden in deze afgesproken 'leefregels' dan vernemen wij dat natuurlijk ook graag.

Evenementen

Artikel 3.

8. De leden dienen verzoeken van de organisatie van een evenement waaraan zij deelnemen stipt op te volgen. Het negeren hiervan kan in het uiterste geval consequenties hebben voor het bezoeken van volgende evenementen.

Taken en bevoegdheden bestuur

Artikel 7.

8. Het bestuur is bevoegd om een lid/begunstiger bij unaniem besluit te schorsen tot uiterlijk de eerstvolgende algemene ledenvergadering.

Dit alleen wanneer een lid in strijd met de statuten, reglementen of besluiten van de vereniging handelt, of de vereniging op onredelijke wijze benadeelt.

9. Het bestuur is bevoegd om bij unaniem besluit en met opgave van redenen, een lid voor een periode van maximaal zes (6) maanden uit te sluiten van deelname aan evenementen namens de VDMS.

Namens het bestuur,
Leonie Wassenburg-de Jonge



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

OP NAAR ZWARTSLUIS!

Het moet ergens in het najaar van 2017 zijn geweest, iemand van ons las een stukje over de Nationale Sleepbootdagen in Zwartsluis. '2018 is het 25-jarig jubileum, het zou natuurlijk mooi zijn als daar zoveel mogelijk boten bij zijn', zo iets stond er. 'Wij varen naar Zwartsluis!' werd er geroepen, en met ieder biertje werd er harder om gelachen. Maar de kiem was gezaaid, of in dit geval: de kiel was gelegd. Tijd ging voorbij maar 'Zwartsluis' was een soort item geworden. Op de groeps-app: het is wel 165 km varen! Met zo'n 8 à 9 kilometer in het uur zou dat een kleine 3 dagen varen zijn. Zoeken we een camping? Ik slaap wel naast m'n Kromhout! Wel ja, ik ga wel onder zeil op m'n Rijdsdijk, dat ligt lekker. Anders vinden we wel ergens een hotel..

Er was nog een probleempje: er moest nog even een andere motor in de opduwer van Huibert. Afgelopen seizoen was het luchtgekoelde 2-cilinder Listertje afgeschreven en inmiddels verwijderd. Het opvolgende karretje, een CE uit 1938, stond wel klaar maar voorlopig nog ernaast. Kortom: Huibert en Arco hoefden zich niet te vervelen. En zoals altijd: eenmaal serieus begonnen aan zo'n klus val je van het één in het ander. Niets onoplosbaars maar het kost allemaal tijd. Vrije tijd. En die is schaars.

Inmiddels werd het voorjaar en de plannen serieuzer: er was voor het gevoel geen weg meer terug. Wie A zegt.. De route werd bepaald, mogelijke overnachtingslocaties uitgezocht. En de uitrusting: extra diesel, motorolie, koelvloeistof, gereedschap, waterkaarten (ANWB), verrekijker maar ook de slaappullen en de bbq niet vergeten.

Steeds harder werd er aan de opduwer gewerkt: roefdak eraf, nieuwe fundatie bouwen, motor en keerkoppeling plaatsen voor de maat. Koelleidingen maken, waterpomp aanpassen, uitlaat ombouwen naar achterzijde. Brandstoftank, expansievaatje en een nieuw stalen brandschot met deur. Bediening van gas en koppeling en een vlondervloertje. En dan alles er weer uit voor het aflassen, de poedercoating en het kaal maken en opnieuw coaten van het bootje zelf. Intussen was ook de hydraulische besturing verwijderd en de roerbediening weer teruggebouwd naar ketting en kabel. Toen alles definitief gemonteerd was moest de boot nog helemaal geschilderd worden. Vlak voor Zwartsluis en geen vakantie, dat werd 's avonds doorwerken.

Inmiddels werden planning en route ook bepaald. We zouden maandagmorgen bijtijds afvaren uit Nieuwerbrug a/d Rijn. Doel voor de eerste dag was om in Weesp te komen, via de Grecht naar Woerdense Verlaat, dan de Heinoomsvaart naar Wilnis en de Ringvaart naar Vinkeveen. Achter de Demmerikse Sluis via de Angstel het ARK oversteken en de Vecht op. De tweede dag de randmeren tot ergens tussen Elburg en de Ketelhaven zodat we op hopelijk woensdag voorin de middag in Zwartsluis konden arriveren.

Maandag 7 mei, de eerste dag.

Na de laatste tegenslag met de opduwer in de week voor vertrek, werd ze vrijdag definitief te water gelaten. Net op tijd want die maandag was de afvaart! Het was niet helemaal zo gepland maar nu was de eigenlijke proefvaart naar Zwartsluis..

Die maandag vertrekken Arco, Erik en Kees met hun twee opduwers opvarend over de Oude Rijn. Het begin is goed: prachtig weer. Jammergenoeg kon Hans Kooij met



Brutus op het laatste moment niet mee, er lag teveel dringend werk op hem te wachten dus hij bleef noodgedwongen op de zaak. Halverwege haakten Huibert en Hennie aan, de CE rustig ploffend op z'n nieuwe plek. Dat klonk goed! Met z'n drieën naar Woerdense Verlaat waar Rens uit Oudewater en z'n twee matrozen in z'n sleepvlet lagen te wachten. Met de groep compleet begon de reis pas 'echt' en vol goede zin werd koers naar Weesp gezet.

Het stuk van de Heinoomsvaart naar Wilnis toe bleek erg ondiep, Kees moet gas lossen, zodra de romp maar iets water trekt zit de hak aan de grond. Alle tijd om van de omgeving te genieten dus. Rond de middag passeert de groep Vinkeveen, we hadden graag een uitstapje over de plas gemaakt maar we hebben evenal genoeg voor de boeg. Met de wetenschap dat we dit gemis in juni toch zeker goed zouden gaan maken gaan we de Demmerikse Sluis in. Eenmaal geschut is het nog een klein maar mooi stukje Angstel voor de oversteek van het Amsterdam Rijnkanaal naar Nieuwersluis. Onder de grote spoorbrug even op een 'gaatje' wachten en dan wagen we het erop: als de kleine bootjes door de flinke golfslag ploegen is het opeens weer rustig en varen we zonder problemen via de Nieuwe Wetering de Vecht op. We passeren Loenen, Vreeland en het plasje de Nes. Ter hoogte van Nederhorst den Berg meren we even aan bij De Kaai voor een sanitaire stop, een beetje schaduw en een ijsje, daar waren we aan toe. Wanneer we weer verder varen ligt alleen nog Nigtevecht tussen ons en Weesp.



Tegen het einde van de eerste dag (hoewel, wat is het einde?) komen we langs de jachthaven van de WSV De Vecht in Weesp en we meren aan om te vragen of we daar kunnen eten en misschien ook overnachten. Dat bleek geen probleem, de

enthousiaste eigenaresse was ons zeer ter wille: met een plekje in de haven, lekker eten en prima douches was het dik voor mekaar. Wanneer we dan ook nog even langs de wereldberoemde ijssalon kunnen voor een niet te versmaden schepijsje is de dag compleet. Oké, nog een paar biertjes 's avonds op het terras aan de haven dan.

Dinsdag 8 mei, de Randmeren



Vanaf m'n luchtbed kijk ik omhoog. De Kromhout steekt scherp af tegen het felle licht dat door de patrijspoorten naar binnen valt. De lucht is blauw, zon is al op. Aan bakboord wordt Arco ook wakker, best gezellig met de TS tussen ons in. Erik, Huibert en Hennie komen aanlopen met verse spullen van de supermarkt voor een ontbijt, de koffie uit onze perlator maakt je wakker. Dit is het leven!

Rond een uur of 10 varen de diesels rustig warmdraaiend het mooie Weesp uit om al vrij snel in de buurt van Muiden te komen. De historische sluis midden in het stadje blijft een schitterend gezicht. Tussen de vele prachtige schepen achter de sluis aan de wal ontwaren we zelfs een Groene Draeck van een boot... Na het passeren van het Muiderslot en het 'spookschip' draait het hele spul uiteindelijk het open water van het IJmeer op. Het ziet er mooi uit zo'n groepje van oude werkbootjes, bij elkaar toch zo 350 jaar ervaring. Dat geldt niet voor de schippers. Met Pampus recht vooruit is er even chaos: waarheen nu? Nu de oevers ontbreken van vaart of rivier weten we ons opeens even geen richting te geven. Een geinig gezicht dat geklungel van 4 bootjes die elk hun eigen kant op lijken te willen. Met kaart en kijker en de nodige gebaren wordt het dan toch duidelijk en gaan alle stevens dezelfde kant op.



Terwijl we de Hollandse Brug passeren klimt de zon steeds hoger. Het is wederom schitterend weer, midden in het open water gebruiken we bijna meer zonnebrand dan dieselolie. Onderweg is er een varende buffet met hamburgers en spare-ribs van Rens. Het is verbazingwekkend hoeveel voer en spullen er aan boord passen van

zo'n vletje. Met de barbeque op het achterdek vent Rens met z'n bemanning een lekker maaltje uit, dat doe(t) je goed! Het blijft ook tijdens het diner wel opletten want hoewel het uitzicht anders suggereert is het volgens de kaart op grote stukken nog geen halve meter diep. Met alle voorraad en materiaal aan boord steken we eerder 1.20 dus houden we de vaargeul goed in de gaten.

Na bijna een dag passeren we Elburg, zullen we hier stoppen voor vandaag of varen we nog een stukje verder? We zijn nog lang niet moe, de diesels lopen of ze nooit willen stoppen en de zon schijnt nog steeds, dus verder. Bij de in aanbouw zijnde keersluis worden we gevolgd door een groep Amerikanen op een jacht, prachtig hoe iedereen zich in bochten wringt om ons op de foto te krijgen! Alle duimen omhoog en iedereen schik. Tegen half 9 komt eindelijk de eindstop voor die dag in zicht: de camping bij de Roggebotsluis. Nu is het tijd om te stoppen, tijd voor eten, drinken en slapen.

Woensdag 9 mei, de laatste loodjes.

's Morgens op het gemak met z'n allen ontbijten, de boten aan elkaar en gezellig in het zonnetje: vakantie! Geen haast, we zijn al goed opgeschoten. Om iets van 10:30 uur gaan uiteindelijk de trossen weer los.

Vaar je de campinghaven uit kom je direct op de sluis aan, wat komt daar aan gevaren? Een oude houten kotter die we de dag ervoor nog langs de wal hadden zien liggen, nu op sleep door de mannen van Bakker. Voorop de sleepboot van Jaap Bakker met Jaap zelf aan boord. Achterop de 'Eva' van Tim, wat een mooie kleuren ;-)

Ter hoogte van de Ramspolbrug over het Zwartewater haalt de 'Nostalgie' van Ad Langeraar ons langzaam in. Ad was net achter ons bij de Roggebotsluis aangekomen, maar moest een ronde wachten omdat de sluis vol zat. Het mocht even duren maar de Brons heeft ons dan toch weer ingelopen. Natuurlijk wel heel leuk: over en weer mooie foto's maken en met grote schik verder varen.

Tijdens het laatste stuk over het Zwartemeer was eigenlijk het enige dat dwars lag de wind: voortdurende golven van stuurboord. Steeds werden we achterop gelopen door weer een paar sleepboten, de een nog uitbundiger uitgedost dan de andere. Wat is het een mooi en imposant gezicht zo'n grote boeggolf, de snor, en brede romp. Je kreeg gewoon een zere nek van het achterom kijken.

En dan, na ruim 25 uur varen, komt eindelijk de vlaggenzee boven het Zwarte Water in zicht en zijn we aangekomen op De Nationale Sleepbootdagen in Zwartsluis! De Samofa heeft dan inmiddels meer dan 630.000 klappen gemaakt, alles is heel gebleven en er hebben zich geen noemenswaardige problemen voorgedaan. Prachtig weer en grote schik gehad, kortom: absoluut de moeite waard en een geslaagde tocht!

We varen rustig door de oude sluiskolk en meren aan achter een rijtje sleepers. We zijn feitelijk pas op de helft maar het voelt volstaan, we zijn er. Voor de geïnteresseerden: de weg terug was zeker net zo leuk, wat minder weer op zondag maar dat mocht de pret niet drukken. Terug niet langs, maar dóór de Flevopolder, in plaats van de randmeren de Lage Vaart genomen langs Lelystad. Lekker rustig uit de wind

en een heel ander uitzicht. Althans, dan is het wel zaak binnen te blijven en niet de korte route naar Amsterdam te nemen.. de weer-app gaf windkracht 3 aan voor het Markermeer, dat leek een mooie oversteek te worden.



Eenmaal de Zuiderluis uitvarend werd het weer er niet beter op en bleek de wind het zeker niet bij kracht 3 te laten. Maar wie 'A' zegt.. en dus voeren we vol goede moed naar de doorgang in de Dashorstdijk en draaiden de vier opduwers onverschrokken het woelige Markermeer op, de wind op kop. En woelig was het.. ik had de rolmaat niet paraat maar de golven waren hoger dan de bootjes! De steilstevens gingen er met geweld dwars doorheen en de vlet van Jens klapte met grote spetters van de ene golf op de andere. Kijkend naar de andere bootjes deed het denken een stel eenden op een hekgolf zo danste het, maar dan met veel meer spektakel. Golven en spetters, het smaakte naar meer, Markermeer. En dit was nog maar 100 meter van de pakweg 20 kilometer.. We waren vast van plan om met net zoveel bootjes thuis te komen als dat we vertrokken waren dus was terugkeren toch de betere optie. De draai dwars op de wind was nog even spannend, maar eenmaal terug in de sluis keert de rust weer. Het blijft trouwens leuk die sluisen met een echt verval, weer eens wat anders dan Bodegraven..

Dan maar binnendoor, via de Hoge Vaart en de Lange Wetering onder de A6 door het Weerwater op. Lekker gegeten en geslapen in Almere Haven bij Haddock Watersport, na zo'n natte dag was dat even nodig! De andere dagen was het weer beter, zonnig en windkracht 4. De oversteek over het IJmeer naar Muiden was wat hobbelig maar zonder problemen.

Terug op de Vecht even 'hallo' zeggen in Weesp en meteen een bakkie gedaan. Blijft een leuke plek. De laatste avond werden we gastvrij onthaald door de schippers van Vinkeveen, heel gezellig eten en drinken en in de haven geslapen. Bedankt mannen, een mooi voorproefje op de Opduwerdag!



We hebben met z'n allen de smaak zo te pakken dat we de laatste dag een klein blokje om zijn gevaren. Eerst toch mooi de Vinkeveense plassen over en dan via de Oude Waver, Kromme Mijdrecht en de Amstel richting Woerden en uiteindelijk Nieuwerbrug.

Op dinsdag 15 mei, 8 dagen na ons vertek komen we weer thuis. Fijn weer thuis te zijn maar wat een mooie trip was dat, zeker en vast voor herhaling vatbaar. Tot ziens iedereen en behouden vaart!

Groet van de schippers en bemanning: Arco Gelderblom, Erik van Oosterom, Rens Hotze, Huibert Koning, Hennie Evers, Kees Koning.

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

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

VERVANGER VOOR 1 CILINDER BLAUWE DEUTZ GEZOCHT

Naast onze sleepboot Adriana (1911 met Industrie 3VD6) zijn wij al 24 jaar in het rijke bezit van onze opduwer Themis. Met deze opduwer hebben onze kinderen gevaren en inmiddels varen onze kleinkinderen ermee (nog niet alleen hoor!).

In deze opduwer uit 1936 staat van oudsher een tweetact één cilinder Blauwe Deutz (OME 117 van 12 PK). Omdat wij in Amsterdam wonen voeren wij dan ook regelmatig met onze opduwer door de Amsterdamse grachten.

Vanaf 1 januari 2018 is het echter niet meer toegestaan om met een tweetact-motor(boot) door de grachten van Amsterdam te varen. Zodoende zijn wij op zoek naar een mooie, goed lopende, klassieke viertact-motor met koppeling om deze in onze opduwer in te bouwen.

Misschien is er iemand in de vereniging die nog een leuke motor voor onze opduwer te koop heeft of te koop weet. Ruilen tegen de aanwezige originele Deutz is zeker een mogelijkheid.

In de bijlage treffen jullie twee foto's aan één van de varende opduwer en één van de Deutz-motor.

Vriendelijke groet,
Hans van Nispen
06-22224452
hansvannispen@hetnet.nl





Doeve Makelaars jachten & schepen

Amsterdammer ex-politie 14.60 – 14,60x3,20x1,20m, 1940, 60 Pk Ruston & Homsby, 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,-**

Ex Patrouilleboot / Sleepboot 16.24 – 16,24x3,61x0,90m, 1952, 2x 124 Pk MWM, niet certificaat plichtig, eenvoudig interieur € **29.500,-**

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

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

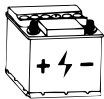
✉ info@doevemakelaar.nl

☎ 010-2489830

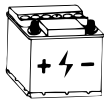
🌐 www.doevemakelaar.nl

**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 Veerpont, 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, 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

Tel: 0227-511586

Dennenweg 1

Autotel: 06-22247525

8881 CJ West-Terschelling

TE KOOP: OPDUWER



Recente bouw, professioneel gelast, 6 meter.
Perkins 50 PK diesel, Paragon Keerkoppeling.
Sterk en degelijk scheepje in prima staat.
Inruil mogelijk.
Vraagprijs euro 12.500.
Inlichtingen: richard81@live.nl
Mobiel 06 55 848 263.

Tekst: Redactie

NIEUWE LEDEN

Foto's: eigenaren

Jasper Droog
Naam boot: Noordwaard 2
Type boot: Sleepvlet
Bouwjaar: 1982
Thuishaven: Makkum
L x b x d: 8,00 x 3,30 x 1,20 meter
Motor merk: Mitsubishi
Motor type: S4L2
Motor PK: 42
Aantal cylinders: 4



Sjoerd Voetstra
Naam boot: Intento
Type boot: Sleepvlet
Bouwjaar: 1965
Thuishaven: Zwolle
L x b x d: 16,85 x 3,85 x 0,95 meter
Motor merk: Mercedes
Motor PK: 160
Aantal cylinders: 6



Saskia Laugs

Naam boot: Zwerver

Type boot: Sleepboot

Bouwjaar: 1933

Thuishaven: Bodegraven

L x b x d: 14,60 x 3,30 x 1,28 meter

Motor merk: Kromhout

Motor type: 6GS108

Motor PK: 92

Aantal cilinders: 6



Peter van Dee

Naam boot: T.W.I.O.D

Type boot: Sleepboot

Bouwjaar: 1941

Thuishaven: Maurik

L x b x d: 10,67 x 2,63 x 1,17 meter

Motor merk: Rennes

Motor type: 2DC

Motor PK: 50

Aantal cilinders: 2



Dick Bos

Naam boot: Tiny

Type boot: Sleepboot

Bouwjaar: 1930

Thuishaven: Zaandam

L x b x d: 9,00 x 3,50 x 0,90 meter

Motor merk: DAF

Motor type: 825

Motor PK: 200

Aantal cilinders: 6



Manfred Deymann

Naam boot: Stadt Haren

Type boot: Sleepboot

Bouwjaar: 1951

Thuishaven: Haren

L x b x d: 17,53 x 4,60 x 1,80

Motor merk: Bohn & Kähler

Motor type: KR 18

Motor PK: 150

Aantal cilinders: 6



Piet van den Bout

Naam boot: Dollard

Type boot: Sleepboot

Bouwjaar: 1939

Thuishaven: Andel

L x b x d: 18,03 x 4,68 x 2,20 meter

Motor merk: Deutz

Motor type: Sa6M528

Motor PK: 290

Aantal cylinders: 6



Lenso van Veenen

Naam boot: De bestemming

Type boot: Sleepboot

Bouwjaar: 1935

Thuishaven: Zwolle

L x b x d: 14,95 x 03,95 x 01,55 meter

Motor merk: Fiat

Motor type: 821 M

Motor PK: 240

Aantal cylinders: 6



Martin Deymann

Naam boot: Aviso

Type boot: S leepboot

Bouwjaar: 1936

Thuishaven: Haren (Ems)

L x b x d: 13,72 x 3,20 x 1,40 meter

Motor merk: Mercedes

Motor type: OM

Motor PK: 110

Aantal cylinders: 6



Anton van Megen

Naam boot: Albatros

Type boot: Sleepboot

Bouwjaar: 1959

Thuishaven: London

L x b x d: 27,60 x 8,16 x 03,50 meter

Motor merk: Deutz

Motor type: RVB M 8 545

Motor PK: 1320

Aantal cylinders: 8



Martin Deymann

Naam boot: M 206

Type boot: Sleepboot

Bouwjaar: 1927

Thuishaven: Haren (Ems)

L x b x d: 21,20 x 5,42 x 1,98 meter

Motor merk: Deutz

Motor type: SVMS 150

Motor PK: 360

Aantal cilinders: 6



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 cilinders: 6



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 cilinders: 4



Peter Steltenpool

Naam boot: Epsilon

Type boot: Sleepboot

Bouwjaar: 1920

Thuishaven: Nieuwe Niedorp

L x b x d: 13,40 x 3,20 x 1,40 meter

Motor merk: Industrie

Motor type: 2D4

Motor PK: 60

Aantal cilinders: 2



Remco Burger
 Naam boot: Spes
 Type boot: Sleepboot
 Bouwjaar: 1930
 Thuishaven: Langweer
 L x b x d: 16,00 x 3,87 x 1,70 meter
 Motor merk: Industrie
 Motor type: 3vd6A
 Motor PK: 150
 Aantal cilinders: 3



Eddy Laan
 Naam boot: REBOCADOR 12
 Type boot: Sleepboot
 Bouwjaar: 1942
 Thuishaven: Lelystad
 L x b x d: 18,09 x 4,75 x 2,00
 Motor merk: INDUSTRIE
 Motor type: 3VD6A
 Motor PK: 150
 Aantal cilinders: 3



Allert Kikkert
 Naam boot: Navicula I
 Type boot: Sleepboot
 Bouwjaar: 1949
 Thuishaven: Wierden
 L x b x d: 16,22 x 4,27 x 1,50 meter
 Motor merk: Scania
 Motor type: DS 1402
 Motor PK: 340
 Aantal cilinders: 8



Ronald Leeuwis
 Naam boot: Mevo II
 Type boot: Sleepboot
 Bouwjaar: 1930
 Thuishaven: Werkendam
 L x b x d: 17,08 x 4,46 x 1,80 meter
 Motor merk: Bolnes
 Motor type: 5KL
 Motor PK: 300
 Aantal cilinders: 5



Schelte Veenstra

Naam boot: Anne Bouke 2

Type boot: Sleepboot

Bouwjaar: 1923

Thuishaven: Wjelsrijp

L x b x d: 10,40 x 3,10 x 1,35 meter

Motor merk: Samofa

Motor type: 2 S 108

Motor PK: 30

Aantal cilinders: 2



Jasper van der Wurf

Naam boot: Dieuwertje

Type boot: Opduwer

Bouwjaar: 1923

Thuishaven: Grou

L x b x d: 5,44 x 1,62 x 0,70 meter

Motor merk: Bolinder Munktell

Motor type: 1052

Motor PK: 23

Aantal cilinders: 2



Elvira de Jong

Naam boot: Henderika

Type boot: Opduwer

Bouwjaar: 1978

Thuishaven: Marsum

L x b x d: 4,30 x 1,60 x 0,70 meter

Motor merk: Lister

Motor type: SR

Motor PK: 15

Aantal cilinders: 2



Reinier Brummelkamp

Type boot: Opduwer

Bouwjaar: 1924

Thuishaven: Breukelen

L x b x d: 8,35 x 2,65 x 1,60 meter

Motor merk: Lister

Aantal cilinders: 3



Hubert Schoemaker

Naam boot: Milenita

Type boot: Opduwer

Bouwjaar: 1900

Thuishaven: Zeewolde

L x b x d: 5,00 x 1,70 x 0,70 meter

Motor merk: Deutz

Motor type: F2L

Motor PK: 25

Aantal cylinders: 2



Marien de Kamper

Naam boot: Tender

Type boot: Opduwer

Bouwjaar: 1919

Thuishaven: Montfoort

L x b x d: 5,35 x 1,93 x 0,90 meter

Motor merk: Deutz

Motor type: MAH916

Motor PK: 16

Aantal cylinders: 1



Piet Groeneweg

Naam boot: Werkverkeer

Type boot: Opduwer

Bouwjaar: 1929

Thuishaven: Vinkenveen

L x b x d: 4,70 x 1,70 x 0,95 meter

Motor merk: Sabb

Motor type: HJ

Motor PK: 22

Aantal cylinders: 2



Huibert Koning

Naam boot: Z-je

Type boot: Opduwer

Bouwjaar: 1930

Thuishaven: Woerden

L x b x d: 5,20 x 1,60 x 0,60 meter

Motor merk: Lister

Motor type: CE

Aantal cylinders: 2





FEDERATIE VAREND ERFGOED NEDERLAND

De grootste collectie varend erfgoed ter wereld

PERSBERICHT 15 JUNI 2018

Volgend jaar krijgt de kust van Lelystad met als centrum Batavia Haven, een nautisch evenement: Suydersail 2019. De Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) en Bataviahaven ondertekenden vandaag de intentieverklaring om dit evenement samen te organiseren. Het is de bedoeling dat “de grootste collectie varend erfgoed ter wereld” jaarlijks Bataviahaven in de 3de week van juni, aandoet.

De ondertekening vond plaats tijdens de manifestatie 100 jaar Zuiderzeewet in Lelystad, aan boord van “de Veerman van Kampen”. Medeondertekenaars zijn: Batavia land, Batavia Stad Fashion Outlet, Bedrijfskring Lelystad, City Marketing Lelystad en de Gemeente Lelystad. Zij verklaren het initiatief met enthousiasme en van harte te ondersteunen. Zij spreken tevens hun wil uit tot goede en hechte samenwerking met elkaar bij het realiseren van het nieuwe nautische evenement.

De FVEN hecht grote waarde aan het “etaleren” van haar prachtige historische schepen teneinde nog beter bekend te worden bij het grote publiek, landelijke en lokale beleidsmakers. Dit is van groot belang omdat het behouden van dit uniek historisch mobiel erfgoed in Nederland alleen mogelijk is als de gepassioneerde eigenaren ook de steun ondervinden in de (Europese) regelgeving, restauratiesubsidies en lokale faciliteiten (bijv. ligplaatsen). Veel historische schepen verdwijnen naar het buitenland of raken buiten gebruik en de FVEN wil deze negatieve trend doorbreken! Een groot evenement als **SuyderSail** zal daar zeker een bijdrage aan leveren!

De **Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN)** is de koepel van organisaties die specifieke typen historische schepen behouden. De FVEN behartigt de gemeenschappelijke belangen van de 16 behoudsorganisaties, coördineert en stimuleert activiteiten die van belang zijn voor het varend erfgoed. Daarnaast verzorgt de koepel het register van het Nederlands Varend Erfgoed. Dit geeft een zo volledig mogelijk beeld van de technische en cultuurhistorische ontwikkelingen van de Nederlandse historische scheepvaart en scheepsbouw. Eigenaren van schepen in het, openbare, register kunnen hun schip als varend erfgoed registreren en ook laten waarderen voor het predicaat van Varend Monument ®

Dit jaar spant de FVEN zich extra in om eigenaren van grotere historische schepen te stimuleren zich voor 30 december aan te melden voor de overgangsregeling voor een veiligheidscertificaat (Certificaat van Onderzoek, C v O). Voor honderden klip-

pers, tjalken, aken en andere historische schepen dreigt anders sloop. (Zie bijlage voor meer informatie) www.fven.nl

NEDERLANDS VAREND ERFGOED

Nederland heeft de grootste collectie Varend Erfgoed ter wereld: circa 6000 schepen, waarvan de helft geregistreerd. De vloot is authentiek, goed onderhouden en uniek. Nationaal en internationaal staat de vloot in hoog aanzien. Enkele van de typen schepen: stoom- en motorsleepboten, klippers en tjalken, zeilwherry's, reddingboten, kotters, Langedijkers en akkerschuiten, rond- en platbodems, hoogaarzen en botters, bakdekkers en zalmschouwen.

BOEIENDE VACATURES (20180624) - BIJDRAGE AAN ONS VAREND ERFGOED!

De Stichting Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) is de koepelorganisatie van de Behoudsorganisaties van al het Varend Erfgoed. Het Nederlandse Varend Erfgoed bestaat uit particuliere en museale vaartuigen. Deze kent een grote diversiteit aan typen houten, stalen historische schepen.

Nederland bezit de grootste collectie Varend Erfgoed ter wereld.

De FVEN bevordert het behoud van deze collectie d.m.v. belangenbehartiging:

- FVEN bundelt collectieve belangen van de aangesloten BO's;
- FVEN vertegenwoordigt het varend erfgoed naar de overheid;
- FVEN werkt samen en onderhandelt met externe contacten, organisaties en overheden om het doel te bereiken.
En door diverse activiteiten:
- Lobbyen;
- Onderhandelen;
- Opzetten van projecten;
- Geven van advies;
- Organiseren van bijeenkomsten.

In de Algemeen Bestuursvergadering van 7 december 2017 waren de aanwezige bestuursleden het erover eens dat **alleen met gezamenlijke inspanning** het mogelijk is de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) tot een succes te maken. Zie voor informatie ook het Beleidsplan 2018-2020, dat op de website te vinden is. Er is een tijdelijk Dagelijks Bestuur benoemd, dat in ieder geval in 2018 FVEN 'vlot' zal trekken. Maar voor sommigen is optreden tijdelijk!

Bijgaand het profiel van de vice-voorzitter, die als eerste per eind 2018 aftreedt. Ook zijn er een aantal vacatures in de Werkgroepen Register, ICT (waaronder een webmaster), Evenementen, Kleine Schepen. Ook is er behoefte aan een fondsenwerver.

U wordt hierbij uitgenodigd u te melden voor een functie die u zou kunnen en willen

vervullen voor tenminste twee jaar. Wilt u een beperkte CV meesturen en vermelden welke Behoudsorganisatie u vertegenwoordigt? Het is niet nodig een bestuurslid te zijn van die Behoudsorganisatie. Wel dat u bereid bent regelmatig terug te koppelen aan dat bestuur van de behoudsorganisatie, die u vertegenwoordigt. Wilt u bijdragen aan het slagen van FVEN - de belangenorganisatie van de behoudsorganisaties varend erfgoed? Mail uw CV aan Olav Loeber: vicevoorzitter@fven.nl

Profiel Vice-vicevoorzitter FVEN (m/v) 24 juni 2018

Werkomgeving

De Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) is opgericht om de belangen van de behoudsorganisaties van het varend erfgoed en hun leden met gebundelde kracht te behartigen. Het doel is met name de verbetering van de mogelijkheden na te streven voor het varend erfgoed om het varend erfgoed te gebruiken. Dit doel wordt nagestreefd door belangenbehartiging inzake wet – en regelgeving en gemeentelijk, provinciaal, landelijk en Europees beleid, bevordering van restauratie, het schouwen van vaartuigen en vastleggen van het varend erfgoed in een register en het gezamenlijk inkopen van materialen en diensten. Deze doelstelling moet opleveren dat de scheepseigenaren/leden van de behoudsorganisaties ondersteuning krijgen bij het in de vaart krijgen en in de vaart houden van de diverse typen oud – Nederlandse vaartuigen. De FVEN wil met name een rol vervullen in de belangenbehartiging voor de aangesloten en bij die zaken die door individuele Behoudsorganisaties niet zo effectief kunnen worden georganiseerd en waar een breder platform de zeggingskracht verhoogt.

De FVEN is aangesloten bij de Stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN). Deze stichting is opgericht in november 2000. Haar voornaamste doelstelling is het leveren van een essentiële bijdrage aan het behoud van mobiel erfgoed in ons land. Daarnaast wil MCN het mobiele erfgoed van de sectoren 'weg', 'water', 'lucht', en 'rail', een gezicht geven en mede de collectieve belangen van de museale en particuliere eigenaren behartigen.

Opgave

De te benoemen Vice-voorzitter staat voor de volgende opgaven:

- De Voorzitter vervangen bij diens afwezigheid;
- De Voorzitter bijstaan bij zijn taak;
- Voorstellen te doen voor een Beleidsplan, het bijhouden ervan en het bespreken in DB en AB;
- Voorstellen te doen voor een jaarlijkse 'heidag' teneinde het Beleidsplan te herzien en/of te bestendigen;
- Voorstellen te doen tot het HRM beleid en de uitvoering ervan.

Positie

De Vice-voorzitter bekleedt deze functie binnen het Dagelijks en het Algemeen Bestuur. Het DB bestaat naast de Voorzitter en Vice-voorzitter uit de Secretaris, de Penningmeester en drie Leden DB. De Vice-voorzitter fungeert ook als voorzitter van een of meer werk en/of projectgroepen en wordt bijgestaan door de overige leden

van de werk- of projectgroep en de daaraan verbonden adviseur(s).

Takenpakket Vice-voorzitter DB/AB

- Overnemen taken Voorzitter bij diens afwezigheid.
- Is verantwoordelijk voor het vormgeven van het HRM beleid.
- Initieert Beleidsplannen en ziet toe op de uitvoering er van.
- Stelt een werk- en/of projectgroep samen ten aanzien van door het AB bepaalde taak.
- Stuurt de betreffende adviseur aan en keurt de declaraties van deze goed.
- Doet voorstellen aan het AB, na bespreking in het DB, ten aanzien van de jaarplannen en begroting van de werk- en/of projectgroep waarbij het Lid voorzitter is.
- Stelt de agenda op voor de betreffende werk- en/of projectgroep vergaderingen.
- Zorgt voor de uitvoering van de taak van de betreffende werk- en/of projectgroep.
- Ziet toe op de verslaglegging van de werk- en/of projectgroep mede ten behoeve van het jaarverslag van FVEN.
- Lidmaatschap bestuur Mobiele Collectie Nederland.

Profiel

De Vice-voorzitter wordt geacht om, op basis van communicatieve vaardigheden:

1. Een open en constructieve houding ten opzichte van AB en BO's te realiseren.
2. Eventuele vacatures in DB, AB, werk en Projectgroepen, samen met de BO's in te vullen.
3. Voorzitter te zijn van een werkgroep.

Kenmerken

Belangrijke kenmerken van het profiel van de kandidaat zijn:

- Kennis op het gebied van het besturen van een middelgrote branche- of dienstverlenende organisatie.
- Zakelijk, resultaat- en doelgericht, maar respectvol en met gevoel voor mensen.
- Draagt visie, missie en strategie uit.
- Initiërend vermogen (tijdig signaleren van belangrijke ontwikkelingen en hierop tijdig inspelen).
- Delegeert, geeft vrijheid en stimuleert en heeft voortdurend de vinger aan de pols.
- Schuwt drastische interventies niet, zorgt voor draagvlak.
- Transparantie, bereid tot open dialoog, is toegankelijk en geïnteresseerd.
- Spreekt aan op gemaakte afspraken, is daarin consequent en doortastend.
- Kennis van en ervaring met het Nederlands Erfgoed, een netwerk te hebben in de waterwereld.
- Kennis op het gebied van het besturen van een middelgrote branche- of dienstverlenende organisatie.
- Seniore persoonlijkheid (integrator; motiverend en samenbindend).
- Ervaring met een (vice)voorzitterschap.
- Voldoende beschikbaar.

Beloning

Aan de functie is geen beloning verbonden. Gemaakte onkosten kunnen bij de Penningmeester worden gedeclareerd volgens de afspraken binnen de FVEN.

EVENEMENTENKALENDER 2018

Hieronder een overzicht van de evenementen die in 2018 nog gaan plaats vinden. Via de website van de vereniging, www.motorsleepboot.nl kunt u zich voor de evenementen inschrijven, tenzij anders vermeld. Als inschrijven via de website voor u onmogelijk is mag u ons voor de inschrijving bellen, tel: 0297 78 56 37 of 06 54 600 517. Graag bellen na 17.00 uur.

Uw evenement ook op de kalender en website?? Geef het aan ons door!!

24 -25 aug.	Biddinghuizen	Sleepbootdagen Biddinghuizen Info via Hubert Schoemaker, Mslb. Milena Aanmelden via de VDMS
30 aug.-2 sept.	Nijkerk	Nijkerkse Sleepbootdagen Aanmelden via de VDMS
6 t/m 9 sept.	Dokkum	Admiraliteitsdagen Dokkum Aanmelden via de VDMS
7 t/m 9 sept.	Warmond	Warmondse Schippertjesdagen Meer info via Tom Bakker 06-21198692 of tom@bakkerwaterwerken.nl
8 en 9 sept.	Rotterdam	Wereldhavendagen Aanmelden via Mevr. E. Rust 010-4029289 of e.rust@maritiemmuseum.nl
28sept.-1okt.	Wijk bij Duurstede	Lekkodagen 2018 Aanmelden via www.lekkodagen.nl

Beste sleepbootvrienden,

We hebben besloten aan het einde van dit evenementen seizoen, eind september 2018, te stoppen met de coördinatie van de evenementen voor de VDMS.

Wij willen een ieder bedanken voor de fijne samenwerking, de gezellige telefoongesprekken en de nieuwe vriendschappen die zijn ontstaan tijdens onze periode als coördinatoren van de evenementen.

Dank aan u als lid voor het plezier wat wij hebben gehad dit voor u en met u te kunnen organiseren. Mocht u interesse hebben deze functie van ons over te nemen dan kunt u contact opnemen met het bestuur.

Ramon en Jolanda Felix, Mslb. Sien