

Inhoud

| | |
|---|----|
| Adreswijziging of e-mail wijziging?..... | 1 |
| Van de bestuurstaafel..... | 4 |
| In memoriam..... | 5 |
| Algemene Ledenvergadering VDMS..... | 6 |
| Is je boot toe aan een nieuwe verenigingsvlag?..... | 6 |
| FVEN nieuws..... | 6 |
| Accu & werking..... | 8 |
| Einde ontheffing sleephaak..... | 15 |
| Ik geef het roer door aan..... | 16 |
| Historisch weekend Den Helder..... | 20 |
| Een levensteken vanuit de B(r)ibliotheek..... | 23 |
| DelfSail 2016..... | 25 |
| Behoudszaken..... | 26 |
| Behoudszaken vraagt aandacht voor het volgende..... | 27 |
| Van kop tot kont..... | 28 |
| Van kop tot kont..... | 29 |
| Lekker liggen..... | 30 |
| Evenementenpraat..... | 33 |
| Nieuwe leden..... | 34 |

Kopij voor de volgende Beting gaarne voor 1 december aanleveren.

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)

Bestuur:

Voorzitter:

Marcel van der Molen - Mslb. Djati
De Pole 1 - 8774 PD Wolsum
✉ 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

Algemeen bestuurslid:

Hubert Schoemaker - Mslb. Milena
Krokusstraat 25 - 1521 WV Wormerveer
☎ 06-11850606
✉ hubertschoemaker2@hotmail.com

Algemeen bestuurslid:

Kees van Wijngaarden - Mslb. Rosa Bella
Zandweg 68 - 3454 JW De Meern
☎ 06-18550644
✉ k.v.wijngaarden@ziggo.nl

Ledenadministratie:

Roland Kok
✉ ledenadministratie@motorsleepboot.nl

Redactie en Lay-out De Beting:

Anton en Carina Schoo - Mslb. Dolfijn
Delving 56 - 1921VG Akersloot
☎ 06-81508128
✉ amschoo@xs4all.nl

Reizende reporter voor de Beting

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

**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:

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

De Vereniging De MotorSleepboot en de redactie aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor de juistheid van de in de artikelen voorkomende gegevens. Het gebruik maken van gegevens uit de artikelen geschiedt voor eigen risico. Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie. Contributie voor leden van Vereniging De MotorSleepboot € 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



Van het bestuur:

De zomer is weer voorbij, en de boot is weer klaar gemaakt voor de winter om de winter door te komen. Een lijst met klusjes gemaakt, die op een of andere manier nooit korter wordt.

Dit jaar een nieuw dak op de stuurhut en vervangen pakkingen oliepomp als belangrijkste item, wil wel eens af van de eeuwige druppel olie onder aan het carter. Ook het voorbereiden van het midlife-crisis-dingetje, een rally met Artic Challenge naar de Noordkaap in januari, kost nog wat tijd. We hebben hiervoor op de gok een Audi A6 allroad op een veiling gekocht. Viel natuurlijk weer tegen, alle remmen vast en de nokkassen versleten, mag weer geld kosten! Maar we zijn straks te volgen op facebook. Uitrijden is het doel en de gereedschapskist is al welgevuld .

11 November is er weer een kadervergadering. Een belangrijk bespreekpunt zal zijn de crisis waarin het FVEN zich bevindt. De voorzitter heeft aangegeven het te druk te hebben en binnen het bestuur is er onenigheid over de te volgen koers. Eind november zullen alle belanghebbende van de FVEN bij elkaar komen om de toekomst van de FVEN te bespreken.

Wij beseffen dat de FVEN voor de meesten van u een ver van mijn bed show is, maar het is wel degelijk belangrijk dat wij een gezamenlijke stem hebben om invloed te kunnen hebben op het beleid ten aanzien van onze boten.

De hele soap rondom de sleephaak/beting is daar maar een voorbeeld van !

Verder hebben wij een kandidaat bereid gevonden om zich verkiesbaar te stellen op de ALV als voorzitter, zijn naam is Chris Nieuwpoort.

Chris heeft al ervaring in het organiseren van evenementen en wij denken dat Chris de bagage heeft om de VDMS stabiel te laten functioneren!

Voor beide algemene bestuursfuncties hebben zich inmiddels Albin Glaser en Tim Goeijenbier aangemeld.

Namens het bestuur,

Marcel van der Molen
Voorzitter



Diep bedroefd delen wij u mede dat is overleden mijn lieve zorgzame man, onze zorgzame vader, schoonvader, van ons alle drie ons maatje

Pieter Arie Egas

Hardinxveld, 7 januari 1937

Sliedrecht, 3 augustus 2017

Barry Egas- 't Jong

Marrian en Leo, *beide in liefdevolle herinnering*

Peter en Tineke

Zuiderzeestraat 7
3363 CZ Sliedrecht



ALGEMENE LEDENVERGADERING VDMS

Op **zaterdag 10 februari 2018** vanaf 11:00 (zaal open 10:00) wordt de Algemene Ledenvergadering van de VDMS gehouden.

Lokatie:
Stichtse Vrije School
Socrateslaan 24
3707 GL Zeist

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.

IS JE BOOT TOE AAN EEN NIEUWE VERENIGINGSVLAG?

De vlaggen zijn te bestellen en leverbaar in:

- 1x 30x45 € 9,50 (plus porto 1,56)
- 1x 50x75 € 10,50 (plus porto 2,34)
- 1x 75x100 € 12,50 (plus porto 3,12)

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

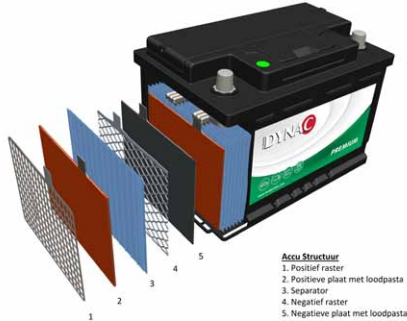
Het bedrag voor de vlag van je keuze mag incl. porto overgemaakt worden aan: Motorsleepboot, ING rekening NL70INGB0005970371 o.v.v. je naam en het vlagformaat. De vlag wordt dan z.s.m. aan je toegestuurd.



ACCU & WERKING

Algemeen:

De accu is als het ware een bak waarin stroom wordt opgeslagen (soort buffer) en kan dat bewaren tot een verbruiker er om vraagt, bijvoorbeeld bij het starten van een motor. Op zo'n moment vraagt de startmotor veel stroom en de accu kan deze dan leveren / afgeven. De dynamo (of een acculader) zorgt ervoor dat de accu weer geladen wordt zodat de accu (opslag) weer vol zit en weer klaar is om te leveren op een moment dat er weer naar gevraagd wordt. Omdat stroom moeilijk is om op te slaan wordt de elektrische stroom die de dynamo of lader levert omgezet in chemische energie en als er weer stroom gevraagd wordt van de accu wordt deze chemische energie weer omgezet in stroom. Omdat er dus een chemische proces in de accu plaats vindt valt de accu ook in de rubriek gevaarlijke stoffen.



Werking van de accu:

Een accu is een kunststof bak gevuld met zwavelzuur met daarin meerdere dunne loodplaatjes die helemaal in de vloeistof zitten (zeg maar onder water staan). Doordat het lood in het zwavelzuur zit ontstaat er een chemische reactie en wordt het lood omgezet in loodsulfaat oftewel het wordt $PbSO_4$. Doordat er positieve (+) en negatieve (-) platen in zitten ontstaat er spanningsverschil tussen de platen. Dit was de simpele uitleg en ik kan wel helemaal in detail uitleggen hoe en wat er gebeurt maar daar worden de meeste mensen niks wijzer van.

Hoe is een accu opgebouwd:

De bak van de accu is opgedeeld in 6 even grote gedeeltes ook wel cellen genoemd, dus 6 cellen per accu. In elke cel zitten 2 soorten loodplaten, positieve en negatieve. De positieve en negatieve platen worden gescheiden door een separator oftewel simpel gezegd een kunststof plaatje. Door dit kunststof plaatje er tussen te doen wordt voorkomen dat er kort sluiting ontstaat. Elke cel is ongeveer 2,1 volt en door de cellen serie te schakelen ontstaat er 12,6 volt.

Loodplaten (plus & - platen):

Door alle positieve + platen te verbinden met de plus en natuurlijk de negatieve - platen te verbinden met de - worden de spanningen gescheiden. Omdat dit niet aan de buitenkant is te zien en om verwarring tegen te gaan wordt de + vaak rood

aangemerkt en is deze pool ook dikker gemaakt dan de min pool.

Accucellen:

Alle accucellen zijn gevuld met een mengsel van zwavelzuur met gedemineraliseerd water ook wel elektrolyt genoemd. In gedemineraliseerd water oftewel gedestilleerd water zitten geen verontreinigende stoffen meer. De accu is zover gevuld dat het vloeistof niveau boven de accu platen is. Accu's met vuldoppen kun je altijd nog navullen met gedestilleerd water en Let Op! NOOIT met zuur bijvullen. Bij onderhoudsvrije accu kun je niet meer bijvullen en zit er voldoende vloeistof in voor de levensduur van de accu.

Het laden en ontladen van een accu:

De ladingstoestand van een accu met vuldoppen kan men meten met een zuurweger en voor dichte accu's heeft men een tester nodig. Om er voor te zorgen dat dit goed is en blijft heeft men een goede lader nodig.

Staat een accu lang stil laad hem dan 1 keer per maand op zodat deze lekker vol blijft, dit moet omdat een accu altijd lichte zelfontlading heeft en er vaak nog wat verbruik is door de installatie waar de accu aangekoppeld is en in sommige gevallen kan er altijd wat lekstroom zijn. Dit is ook de reden dat er vaak een druppellader wordt gebruikt want die zorgt ervoor dat de accu lekker vol blijft. Ook voor de druppellader geldt dat hij voldoende vermogen moet hebben want vaak denkt men dat je met een druppellader van een motorfiets ook alle auto accu's kan druppelladen en dat is meestal niet zo. Vaak staat op de achterkant van de lader wat de capaciteit is of welke capaciteit accu's je kan opladen.

Capaciteit van een accu:

De capaciteit van een accu wordt uitgedrukt in Ampère - uur afgekort Ah, dit wordt door middel van een test vastgesteld. Bij een accu test gaat men uit van een duur van 20 uur, dus als men een accu heeft van 100 Ah dan zou deze accu 20 uur lang 5 Ah per uur moeten kunnen geven ($100 \text{ ah} : 20 \text{ uur} = 5\text{Ah}$), het voltage mag na deze test niet lager zijn dan 10,5 volt.

Wat is koud startstroom:

Met koudstartstroom wordt aangegeven hoe snel een accu energie kan leveren, dit is vooral belangrijk bij het starten van een motor. De aanduiding van koudstartstroom wordt meestal aangegeven met EN CCA. Omdat in een accu een chemische reactie plaatsvindt zal de stroomafgifte bij koud weer lager zijn.

Hoe koppel ik een accu los:

Een accu kan om een paar redenen ontkoppeld moeten worden, bijvoorbeeld als de accu defect is maar ook bij bepaalde werkzaamheden is het verstandig de accu te ontkoppelen. Hiermee voorkom je dat er kortsluiting ontstaat tijdens een reparatie. Ontkoppel altijd eerst de - pool dit is vaak een bruine kabel ook wel de massa genoemd en deze zit aan de carrosserie vast. Omdat het niet veel werk is kun je het beste ook de rode + kabel losmaken, door dit te doen ben je er zeker van

dat er nooit kortsluiting kan ontstaan tijdens werkzaamheden. Ben je klaar met de reparatie of heb je de nieuwe accu geplaatst dan sluit je eerst de rode + kabel aan en als laatste de bruine - kabel.

Veiligheid:

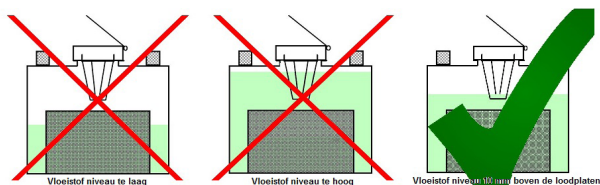
In de meeste accu's zit accuzuur, dit is een gevaarlijke stof en kan bij huidcontact of inslikken brandwonden veroorzaken en als het op u kleren komt brand het er doorheen. Als u toch onverhoopt morst spoel dit dan met een overvloed van water af. Tijdens het laden van een accu kunnen gassen ontstaan, zorg er daarom voor dat dit in een goed geventileerde omgeving gebeurt en weg van roken en vuur.

Nieuwe accu:

Het is nooit verkeert om de accu polen een beetje in te vetten met zuurvrije vaseline, dit voorkomt corrosie aan de polen. Een accu is vol als deze 12.4 volt of meer is gemeten over de + en -.

Algemene gebruiksaanwijzing:

- Als de accu enige tijd niet wordt gebruikt zoals bijvoorbeeld in de winter koppel dan altijd de accu klemmen los en zorg dat de accu volledig is geladen en dat het vloeistof niveau op peil is.
- Controleer maandelijks het zuur niveau (bijv. bij semi-tractie accu's) en zorg dat de accu platen 10 mm onder water staan anders bijvullen met gedestilleerd of gedemineraliseerd water, nooit met accuzuur.
- Open nooit een onderhoudsvrije gesloten, AGM, GEL of VRLA accu.
- Ook is het verstandig om elke maand de accu aan de lader te leggen met een goede accu- druppellader.
- Belangrijk is ook dat u een geschikte lader heeft voor de accu die u wilt laden / onderhouden, dit is bij alle accu's belangrijk maar vooral belangrijk bij lithium en VRLA accu's, ook is het van belang dat de lader niet te klein of te groot is maar aansluit op de Ah die u wilt laden, je kunt dit zien aan het aangegeven laadbereik van de lader.
- Controleer of de accu goed oplaad zodat je geen over of onder belading krijgt want dit is later zichtbaar en dan vervalt de garantie. Je kunt ook gebruik maken van een druppel / onderhouds lader.
- Zet een accu altijd rechtop weg.
- Zorg ervoor dat de accu's in de winter vorstvrij staan en in de zomer niet in het directe zonlicht (koele droge plaats).



Accu laden:

Gebruikt u de accu langere tijd niet zorg er dan voor dat de accu geladen is voordat u hem wegzet en vergeet hem niet met enige regelmaat op te laden, meestal is

1x per maand voldoende. Dit moet omdat een accu altijd lichte zelfontlading heeft en door regelmatig te laden blijft de accu mooi vol en dat is weer beter voor de levensduur. Je kunt ook gebruik maken van een druppellader, dan wordt de accu automatisch in conditie gehouden. Het ontkoppelen van de accu is ook aan te raden omdat verbruikers (lampjes, alarm, elektronica ect) dan niet de kans krijgen de accu leeg te trekken.

Zorg ervoor dat u een lader heeft die geschikt is voor de te laden accu. Een veel gemaakte fout is dat men denkt dat een kleine druppellader elke accu geladen kan worden maar als je lader te klein is (te weinig capaciteit) dan krijg je de accu niet geladen ook niet al wacht u eeuwig. Bij een te grote lader kun je de accu oplazen. Het is bij bepaalde accu's ook belangrijk wat voor lader u heeft zoals bij de VRLA, LITHIUM, AGM en GEL accu's want hier heeft u vaak een speciale lader voor nodig (of een lader met betreffende accu functie), doet u dit niet dan zullen er altijd problemen ontstaan. Ook belangrijk is de laadcapaciteit van de lader, dit is maximaal 10% van de accu. Dit mag 2% erboven zitten en 5% eronder, dus als u een 100 ah accu wil laden mag dit maximaal met een 10 Ampère lader (dus minimaal 5 Ampère en maximaal 12 Ampère). Bij gebruik van zonnepanelen is het van belang dat de spanningsregelaar goed is ingesteld zodat onder of over belading wordt voorkomen. Gebruikt u de accu langere tijd niet zorg dan dat de accu geladen is, geladen gaan ze het langst mee.

De praktijk laat zien dat als de accu's niet meer goed functioneren de accu's of op leeftijd zijn of dat ze verkeerd geladen zijn, onder verkeerd geladen verstaan wij:

- Niet of vergeten te laden
- Veel te kleine of te grote acculader
- Een lader die niet geschikt is voor de soort accu die geladen wordt
- Een defecte spanningsregelaar (veel te hoge of veel te lage laadspanning).

Een accu kan natuurlijk ook een fabrieksfout hebben ook wel celsluiting genoemd, u merkt dan binnen 1-3 maanden dat de accu het begeeft en met een simpele test is dat ook te meten. Het percentage fabrieksfouten is door de vele controles en extra metingen wel zeer klein.

ONDERHOUD EN VOLTAGE:

Als u bijvoorbeeld semi-tractie accu's niet goed onderhoudt gaan deze van binnen sulfateren en vervalt de garantie. U gaat dat dan merken doordat de accu veel sneller leeg is dan voorheen. Onderhouden betekent op tijd en regelmatig opladen (niet verder ontladen dan aangegeven) dus niet te diep ontladen, als dat wel gebeurt, verkort het de levensduur van de accu, dus zorg dat je de accu iedere keer oplaadt want een geladen accu gaat langer mee. Zorg ervoor dat het vloeistof peil op de juiste hoogte is dit voorkomt dat de loodplaten kromtrekken wat sluiting geeft. De accu altijd schoon en vorstvrij bewaren en regelmatig laden met een geschikte lader voor de accu die u wil laden en met de juiste capaciteit.

In dit overzicht kunt u zien bij hoeveel % een accu ontladen is bij een bepaald voltage.

| % Vol | 2-V Cell | 6-V accu | 12-V accu | 24-V pakket | 48-V pakket |
|--------------|-----------------|-----------------|------------------|--------------------|--------------------|
| 100% | 1.277 | 6.37 | 12.73 | 25.46 | 50.92 |
| 90% | 1.258 | 6.31 | 12.62 | 25.24 | 50.48 |
| 80% | 1.238 | 6.25 | 12.50 | 25.00 | 50.00 |
| 70% | 1.217 | 6.19 | 12.37 | 24.74 | 49.48 |
| 60% | 1.195 | 6.12 | 12.24 | 24.48 | 48.96 |
| 50% | 1.172 | 6.05 | 12.10 | 24.20 | 48.40 |
| 40% | 1.148 | 5.98 | 11.96 | 23.92 | 47.84 |
| 30% | 1.124 | 5.91 | 11.81 | 23.62 | 47.24 |
| 20% | 1.098 | 5.83 | 11.66 | 23.32 | 46.64 |
| 10% | 1.073 | 5.75 | 11.51 | 23.02 | 46.04 |

Deze waardes kunnen afwijken en dienen er voor om een indruk van de ontlading van een accu (bijvoorbeeld met een semi-tractie, Agm semi tractie, Gel accu ect) te krijgen.

Percentage ontlading:

- Start accu 20%
- Semi-tractie accu 50%
- AGM semi-tractie 70%
- Deep cycle 80%
- GEL 80%
- VRLA 100%

Dit zijn richtlijnen van de fabrikant, als u dieper ontlad verkort dit de levensduur aanzienlijk.

Accu pakket:

Als u een accu pakket heeft (meerdere accu's aan elkaar gekoppeld) bijvoorbeeld semi tractie, AGM, GEL, VRLA accu's bij bijvoorbeeld een vrachtwagen, camper, boot, scootmobiel, rolstoel ect. is het niet verstandig om 1 accu te vervangen. Het kan wel als u een nieuwe heeft gekocht en u wilt er binnen 3 maanden een bij plaatsen. Daarna zal de kwaliteit van de nieuwe vervangen accu snel teruglopen naar de kwaliteit van de al aanwezige accu's en dat is vaak al een stuk minder omdat deze vaak al niet meer nieuw zijn en daardoor vervalt de garantie. VRLA accu's moeten ALTIJD gelijke spanning hebben dit mag 0,1 volt afwijken.

Accu monteren en demonteren:

Zorg altijd voor een goed geventileerde ruimte, niet roken en geen open vuur of vonken bij de accu. Bij een accu kunnen door het laden gassen vrijkomen.

- Verwijder de sleutel uit het contact.
- Dan eerst de - pool losmaken (meestal zwarte kabel), daarna de + pool losmaken (meestal rode kabel).
- Schroef dan de beugel of klem los waar de accu mee vastzit en neem de accu eruit.
- Plaats de nieuwe accu en monteer de klem of beugel weer.
- Sluit eerst de + pool weer aan, zorg ervoor dat de + nergens tegen aan komt, dit veroorzaakt sluiting.
- Als laatste sluit je de - pool aan en kun je de auto weer starten.

- Met een multimeter kun je dan de laadspanning nog controleren, deze zit tussen de 13,8 en 14,8 volt.

Parallel schakelen van accu's:

Parallelschakelingen worden toegepast om meer capaciteit te krijgen, dit kan als je de beide (+) Plusen met elkaar verbind en de beide (-) minnen met elkaar verbind. De capaciteit verdubbeld dan maar het voltage blijft gelijk. Belangrijk is wel dat de accu's dezelfde capaciteit, voltage en leeftijd hebben, als dit niet het geval is dus ongelijke weerstand dan zal de accu minder lang meegaan en er dus eerder uitval zijn. Dus plaats of koppel NOOIT nieuwe en oude accu's aan elkaar. Ook moet u er voor zorgen dat de kabels dezelfde lengte hebben. En natuurlijk moet de lader op de juiste manier ingesteld zijn.

Serie schakelen van accu's:

Als u de accu's serie schakelt wordt de (+) Plus van de ene accu gekoppeld aan de (-) Min van de andere accu gekoppeld, waardoor er gelijke spanning door alle accu's loopt.

De capaciteit blijft hetzelfde maar het voltage tel je bij elkaar op.

Hier is het dus ook belangrijk dat de leeftijd van de accu's gelijk is en u dus NOOIT nieuwe aan oude accu's koppelt.

Wat is sulfatering:

Dit treedt vaak op als de accu niet goed of onvolledig geladen wordt / is. Ook als de accu ergens langere tijd ontladen heeft gestaan treed dit op. Als de accu te vaak te diep ontladen wordt is de kans op sulfatering zeer groot. Vaak is de laadspanning van de dynamo (13.8-14.8 volt) dan niet goed of is de lader niet goed ingesteld, u denkt dan dat de accu vol is maar dit is dan niet het geval (bij sulfatering is de vloeistof troebel). Het gevolg van sulfatering is dat er altijd blijvend capaciteitsverlies optreed wat betekent dat de accu weer snel leeg is, dit is niet meer te verhelpen. Dit valt nooit onder de garantie omdat het ontstaat door slecht onderhoud. Het is dus van groot belang dat de accu goed geladen wordt met de juiste spanning en met de juiste lader op de juiste instelling.

Wat is rood en wat is zwart?

ROOD = + (positief / spanning / stroom).

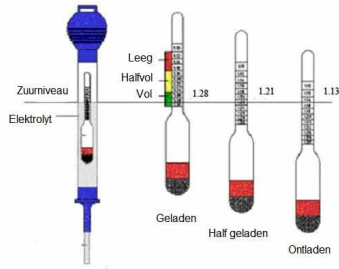
ZWART = - (massa / aarde).

Let op! Zorg er ten alle tijde voor dat de rode kabel of accuklem (stroom) nergens tegenaan komt, want dan ontstaat er kortsluiting wat kan leiden tot schade aan accu of ander apparatuur. Als u een accu wil demonteren maak dan altijd eerst de - los dan pas de +. Bij montage is het eerst de + vast en als laatste de - aansluiten.

Wat betekent Ah?

De meettechniek van accu's wordt aangeduid met Ah en Ah staat voor ampère uur en geeft de elektrische lading aan. Dus als er 100Ah (20h) op de accu staat dan kan de accu over 20 uur 100 Ah afgeven, dat is dan een gemiddelde van 5 Ah gemeten over 20 uur. Zorg er wel voor dat de accu niet te diep ontladen wordt en zorg ervoor dat je een ruime marge hebt zie de tabel in algemene gebruiksaanwijzing.

Zuurweger



Hoe moet ik zuur wegen?

Zuurwegen kan alleen bij accu's met accuzuur en als er vuldoppen in zitten, open nooit een onderhoudsvrije gesloten accu. Waarom zuurwegen: hiermee kun je kijken of een accu geladen is, deze celsluiting heeft of dat de accu slecht is onderhouden en gesulfateerd is. Met de zuurweger kun je het soortelijk gewicht meten van het zuur en kun je zien of de vloeistof helder of juist troebel is. Als de accu geladen is zal het ongeveer 1.29 zijn op de zuurmeter (1.29 kg per liter) en bij 1.13 is de accu leeg. Als het zuur troebel is heeft u de accu niet goed onderhouden / opgeladen of vaak te diep ontladen. Het beste kunt u bij de accu eerst het vloeistof niveau controleren, dan de accu opladen, dan een nacht laten staan en dan meten, is er dan een cel die niets aangeeft en de andere 5 geven 1.29 aan dan wijst dat vaak op celsluiting.

Dit artikel kwam tot stand met medewerking van:



accu
SERVICE HOLLAND.NL

Accu Service Holland
Rondenwaard 7
5236 WD 's-Hertogenbosch (Empel)
073-6445734
info@accuserviceholland.nl

De informatie is simpel uitgelegd om het begrijpelijk te houden, en kan wat afwijken afhankelijk van de situatie.

EINDE ONTHEFFING SLEEPHAAK

Recente ontwikkelingen ten aanzien van de voorgenomen wijziging van de wetgeving:

In 2015 ontstond onrust bij exploitanten van kleine sleepboten die zijn bestemd of worden gebruikt om schepen korter dan 20 meter te slepen. Op grond van het Binnenvaartbesluit moeten deze sleepboten zijn voorzien van een certificaat van onderzoek. Er zijn echter maar weinig schepen van deze categorie gecertificeerd en veel schepen zullen drastisch moeten worden aangepast om een CvO te kunnen krijgen. Bovendien is de internationale regelgeving (richtlijn 2006/87/EG en richtlijn 2016/1629/EU) niet van toepassing op deze sleepboten.

Het ministerie van IenM en de ILT hebben geconstateerd dat niet kan worden vastgesteld dat het ontbreken van een CvO voor deze categorie schepen een veiligheidsrisico oplevert. Daarom is het ministerie voornemens om met de implementatie van richtlijn 2016/1629/EU de certificaatplicht voor sleepboten weer in overeenstemming te brengen met deze richtlijn. Concreet betekent dit dat per oktober 2018 het Binnenvaartbesluit zal worden aangepast.

Dat betekent dat de certificaatplicht zal gelden voor:

- a) schepen met een lengte (L) van 20 meter of meer;
- b) schepen waarvan het volume, berekend uit het product van lengte (L), breedte (B) en diepgang (D), 100 m³ of meer bedraagt;
- c) sleep- en duwboten die zijn bestemd of worden gebruikt om de vaartuigen bedoeld onder a) en b) of drijvende werktuigen te slepen, te duwen of langs zij gekoppeld mee te voeren;

Certificering en handhaving zullen tot die tijd hierop anticiperen. Voor de kleine sleepboten betekent dit dat deze vanaf heden geen certificaat hoeven te hebben en de handhaving hiermee rekening houdt.

Indien u toch de ontheffing sleephaak wilt ontvangen, dan verzoeken wij u om dit specifiek aan ons te melden. Dit kan door een antwoord op deze mail aan ons terug te sturen. Mochten wij binnen 14 dagen na dagtekening van u geen reactie hebben ontvangen, dan zullen wij uw aanvraag niet in behandeling nemen.

Hopend u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben,

Yvet Bodeving
Medewerker Toezicht

ILT Scheepvaart/Vergunningverlening Binnenvaart en Bestuurlijke Boete
Inspectie Leefomgeving en Transport

IK GEEF HET ROER DOOR AAN...

Met dank aan Mirjam en Jan Verhoef is het nu dus onze beurt een bijdrage te leveren aan deze leuke rubriek.

Onze ervaring in de binnenvaart gaat terug tot 1970 toen ik als matroos begon op de directie/sleepvlet "Jacoba 7" van v. Laar uit Nigtevecht.



Vanuit Hoek van Holland werd al het personeel van RWS naar het toenmalige CH3 terrein op de Maasvlakte gebracht. Veel kijken hoe andere het varen deden heeft me veel geleerd. Twee jaar later was ik schipper op één van de andere werkvletten van dezelfde firma. Veel in het baggerwerk gewerkt waar ankers verzetten, personeel varen, bevoorraden etc. de werkzaamheden waren.

In 1979 is er besloten om voor ons zelf te beginnen en werd de eerste "Meerval" gekocht. Dit was de "Adrie" van Dick Leijen uit IJmuiden en in de boot stond een 12 cilinder Kromhout van 420 PK. Ons eerste grote werk was baggeren voor baggermaatschappij Adriaan Volker in het onderhoud van de havens van Rotterdam. Dat was een stevige leerschool. Bakkenschippers die bij het invaren van de Oude Maas persé langs de andere kant van de groene boei denken te moeten gaan of zelfs bij de Botlekbrug een andere doorvaartopening nemen.



Als het aanbod van baggerwerk wat minder was dan werd er met de "Meerval" ook voor de stichting gevaren met sleepschepen. De eerste keer was er een aardige collega die me wel even wegwijs wilde maken in de rituelen van de stichting en hoe je een goede reis aan moest nemen. Eind van het liedje was dat ik overbleef en de collega er vandoor was met een voor mij bestemde reis. Leer je ook weer van.



In 1980 had de Kromhout geen zin meer om te werken en moest vervangen worden. Fijn zo een jaar nadat je voor jezelf bent begonnen. Bij van Ballegooij in Amsterdam werd een 400 PK Mitsubishi ingebouwd die ons nooit meer in de steek heeft gelaten. (staat overigens nog steeds in dezelfde boot die nu "Brutus" heet en voor bewoning/ recreatie gebruikt wordt).

In 1986 werd de "Wilhelmina" aangekocht en hernoemt in "Meerval" . Deze boot was een stuk sterker (575 PK en straalbuis) en voorzien van ADNR certificaat.



Meer geschikt voor het grotere duwwerk en de vraag naar meer PK's in het baggerwerk. Tot eind 1989 hebben we daar veel werk mee verzet en moesten we de boot, vanwege familieomstandigheden, helaas verkopen. In de jaren daarna werd me vaak genoeg gevraagd: "waarom koop je geen oud bootje voor de hobby?" Tja. Nog onder de indruk van het plotseling stoppen met beroepsmatig varen hebben we dat een tijd voor ons uitgeschoven. Maar in 1993 is het er toch van gekomen.

De voormalige “Dieze” , een vlet van 11 m. met een Daf 575 als voortstuwing, werd aangekocht.



Als “TEAM” heeft de vlet ons vooral veel opknapwerk bezorgd, maar ook veel vakantieplezier met de kinderen. Elk jaar een provincie of twee uitkammen op de kleinst mogelijke vaarwaters was super. Omdat het toch kriebelt is de “TEAM” onder SI gebracht en hebben we daar ook beroepsmatig klussen mee kunnen doen.

In 2007 is de “TEAM” verkocht en onze huidige vlet de “AMER” aangekocht. In 1966 gebouwd bij de Gebr. Damen in Hardinxveld-Giessendam als kantoniervlet voor RWS. Er zijn nog 6 zusterschepen gebouwd in die tijd, allen voor RWS. In de “AMER” staat een Daf DD 575 M, die volgens de fabrikant 80 PK is bij 2100 toeren.



De “AMER” is tot 1998 in actieve dienst geweest bij RWS, waarbij het vaargebied, zoals de naam doet vermoeden grotendeels de Amer en Hollands Diep is geweest. Daarna is ze naar Friesland gegaan en heeft daar bijna 10 jaar als onderdeel van een vaarschool gevaren.

Nadat we een meetbrief hebben aangevraagd en er ook weer SI op de “AMER” is gekomen kon ook het sleepbedrijfje weer voorgezet worden.



Sinds 2010 hebben Ria en ik meer vrije tijd en onze droom was dan ook om met de vlet langere reizen te gaan maken. De “AMER” heeft inmiddels, via de binnenlanden van Frankrijk, het water van de Middellandse zee en via Duitsland, de Oostzee mogen proeven.

Daar zijn al eerder verslagen van in de Beting gepubliceerd. Niet omdat er ook maar iets mis is met Nederland als vakantie land (we hebben dat dit jaar weer ondervonden) maar vooral om de uitdaging en de ervaringen die we daar hebben.

We hopen nog vele jaren zo plezier te hebben met de “AMER” en geven nu graag het roer door aan **Ronald Poog**.

Eric en Ria Westerneng, Mslb Amer.

HISTORISCH WEEKEND DEN HELDER 2018



FEDERATIE VAREND ERFGOED NEDERLAND

Sinds jaar en dag wordt er in Den Helder een zogenaamd Historisch weekend georganiseerd, dat geheel draait om Mobiel Erfgoed.

Het evenement, dat de laatste jaren voornamelijk bestond uit Rijdend Erfgoed, kent een geschiedenis waarbij ook Varend Erfgoed veelal aanwezig was. Daarnaast is er altijd de historische verzamemarkt, terwijl er ook wordt opgetreden door o.a. de historische blaaskapel “de Knorhanen”.

De organisatie wil graag dat de deelname vanuit het Varend Erfgoed wordt vergroot en nodigt ALLE aangesloten schepen van de vijftien bij het F.V.E.N. organisaties uit om rondom het weekend van 23 en 25 juni 2018 de haven van Den Helder binnen te varen en zich als deelnemer te melden aan het Historisch weekend.

Het evenement vindt plaats op en rond de oude Rijkswerf Willemsoord, een voor vele schepen bekende omgeving van o.a. de edities van SAIL Den Helder.

Noteer de data alvast in Uw agenda – inschrijving kan vanaf eind dit jaar via een speciaal formulier dat wordt geplaatst op de website <https://www.historischweekend.nl>





1941 boottechniek

Voor onderhoud en reparatie op locatie

U kunt bij ons terecht voor:

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

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

Vakmanschap sinds 1959!

Leveringen en reparaties van
alle soorten scheepsschroeven



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

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

EEN LEVENSTEKEN VANUIT DE B(R)IBLIOTHEEK

Julie zullen wel denken....wat is het stil in en rond de bieb (sssssssssstttt ik lees), Dat kan ook wel kloppen want nadat ik het spul in januari van dit jaar in de kast heb gezet, heb ik er weinig naar om gekeken.....

De oorzaak van dit falen is een seizoenbaan als havenmeester een ouwe schuit waar weer eens een laag verf op moest.... een afwijking die eilandmagnetisme heet.... en een veeleisende echtgenoot die de rest van mijn vrije tijd opeist.... (geintje ...hij is niet veeleisend).



De bieb beheren is ook niet echt een hele drukke "baan"heb om precies te zijn 1 aanvraag voor een handleiding van de Bohn&Kähler kunnen bevredigen (waarna de aanvrager METEEN lid is geworden :-)

En 1 persoon moeten teleurstellen met het niet kunnen verstrekken van informatie over een Guldner motor, die wel doorverwezen naar onze "collega"vereniging LVBHB.... die alles iets beter op de rit heeft dankzij Gert & Bob.....

Ook heeft de vereniging van een erg creatief lid een handleiding van de Bolnes dieselmotor type-L mogen ontvangen... nogmaals dank Jaap (de enveloppe heb ik ingelijst) Jaap vroeg ook of ik iets heb over de Bolnes gloeikop die gemaakt is tussen 1909 en 1935, ik moest hem teleurstellen....weet iemand hier meer van.. dat hoor ik dat graag..... (info@zwartswatersportservice.nl)

Nu de dagen korter en de nachten langer worden gaat dit "nachtdier" zich eens buigen over de boeken, folders etc. ben al voorzichtig begonnen met het inventariseren en ordenen

Het begin (en de zin) is er.....

Ik heb mijn voorganger ooit eens op een ALV horen zeggen dat het beheren van onze mooie VDMS bieb een hoop tijd kost..... snap nu waarom..... want als je eenmaal een stoffige handleiding van zo'n prachtige oude kar openslaat Tja.....SSSSSSSSTTTTTT ik lees.

x Bri



Doeve Makelaars jachten & schepen

Damen Vlet 12.00– 12.00x3,00x1,10m, 1956, 80 Pk DAF, goed onderhouden, 12 km/uur kruissnelheid bij 1400 RPM € 29.500,--

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

Akerboom Schotellboot 15.60– 16,00x3,75x1,20m, 1963, 170 Pk GM Detroit, groot vaargebied, doorvaarthoogte ca. 3,20m € 79.500,--

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

Sleepboot Amsterdammer 16.50– 16,50x4,00x1,35m, 1953, 153 Pk Scania Vabis, goed onderhouden, professioneel afgewerkt € 87.500,--

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

Sleepboot Marlene– 18,22x4,22x1,80m, 1901, 150 Pk Worthington, prachtige motor, Varend Monument, goed onderhouden € 49.500,--

Sleepboot En Avant 13 met CBB– 20,70x4,90x2,20m, 1929, 460 Pk MWM, CBB voor beroepsmatig slepen & duwen (03-2018) € 59.500,--

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
3133 AV Vlaardingen
☎ 010-2489830

OOK VOOR TAXATIES
✉ info@dovevmakelaar.nl
www.dovevmakelaar.nl



Sleep & Duwvaart Stichting B.A.S.M.

Postbus 190 - 1520 AD Wormerveer
Tel: 06 22 516 238
E-mail: basmbehoud@xs4all.nl
www.sleepduwvaart.nl

BASM werd opgericht 04-08-1980

Vaart U ook met een historische motor?

Hang er eens een bijbehorende vlag of wimpel bij!!

Voorradig zijn:

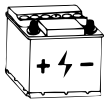


Andere activiteiten van de stichting zijn o.a.:

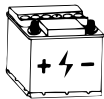
Wetenschappelijk onderzoek naar de historie van de Sleep- en Duwvaart in Nederland en vastlegging daarvan in bestanden.

Verzorgen van publicaties op gebied van de Sleep-, Stoom en Duwvaart.

Deelname in overleg naar de mogelijkheden voor Restauratie en advies bij inschrijving in het N.R.V.M. van de diverse doelgroepvaartuigen.



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



Ex-Patrouilleschip 'Nieuwe Diep, bj. 1970, afm. 18.00 x 4.32 x 1.20m. 2 x Volvo P 150 PK, 50 uur na revisie, nieuwe schroefassen en genset, grote leefbrug en living, kombuis, toilet en C.V. € 125.000,--

Vlet, woonschip 'Noordbank', bj. 1961, afm. 14.92 x 3.70 x 1.45m. Gardner 90 PK, genset. Ruime brug/salon, compl. kombuis, 2 hutten/5 splpl, C.V. nette machinekamer. € 89.500,--

Duw-sleepvlet, werkboot 'Kyan', S.I. bj. 1959, afm. 12.17 x 3.29 x 1.01m. IFA 170 PK, 2 x koppellier, 2e stuurstand, gr. achterdek met daaronder grote berging, 2 splpl. in salon, toilet, verwarming. € 39.500,-- ex.

Dekschuit, werkboot 'Hiab III', S.I. bj. 1929, afm. 29.72 x 5.65 x 0.30m. Hydroset 30 PK 2 cilinder diesel. Hjab kraan hydraulisch, 2 hydraulische spudpalen, ankerlier. Alles volgens de eisen van de S.I. € 65.000,-- ex.

Sleepboot/woonboot 'John D' prijs verlaagd, SI voorbereid. bj. 1930, afm. 20.20 x 4.90 x 2.00m. Scania 200 PK, 3 x genset, groot dek, riante brug met zithoek, praktisch kombuis, gezellige woning met zicht over water. 2 x 2 pers. hut, duwstevan. € 95.000,-- ex.

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 7
8881 CJ West-Terschelling

Tel: 0227-511586
Autotel: 06-22247525



Federatie Varend Erfgoed Nederland
p/a Het Scheepvaartmuseum Amsterdam
Postbus 15443
1001 MK Amsterdam

Delfzijl, 16 april 2017

Geacht bestuur,

Het is bijna alweer een jaar geleden dat we DelfSail 2016 hebben georganiseerd. DelfSail is opgezet als een eerbetoon van de schepen van weleer. De organiserende vrijwilligers van het eerste uur wilden door middel van lokale partnerships en verbondenheid hun passie voor de zee, de schepen, vreemde bemanningen, verre bestemmingen, vreemde culturen en onze eigen Delfzijlster havenplaats feestelijk delen met zoveel mogelijk bezoekers!

De passie en verbondenheid van de vrijwilligers van het eerste uur leeft voort in de harten van alle vrijwilligers van DelfSail, in onze harten. Zij hebben het kloppend hart gevormd van de organisatie van inmiddels het grootste publieksevenement van Noord-Nederland. Waar de schepen natuurlijk het stralend middelpunt van het bal zijn.

We hebben, nu de kruitdampen wat zijn gaan liggen, met de verschillende commissies in alle rust een evaluatie gemaakt. Het is goed om dit zorgvuldig te doen en niet in de hectiek van het evenement. We zijn tot de conclusie gekomen dat we met elkaar een geweldig mooi feestijn hebben georganiseerd en dat de bezoekers van DelfSail 2016 hebben genoten. Dit beeld is bij vele bezoekers blijven hangen.

De evaluatie leert echter dat er ook onderdelen niet zo goed zijn verlopen. Met name een groot deel van het Varend Erfgoed liggend in het Oude Eemskanaal heeft op zijn zachts gezegd geen goede ervaringen opgedaan. Wij als organisatie zijn ons bewust van het feit dat we voor deze schippers niet een goede gastheer zijn geweest. Wij hebben al aan verschillende mensen van het Varend Erfgoed onze spijt betuigd en willen dit met deze brief ook aan u als behoudsorganisatie melden. We verzekeren u dat dit in een volgende editie zeker anders gaat. Wij zullen zorgdragen voor goede faciliteiten en zeker stellen dat u zich welkom en gewaardeerd voelt.

Ondanks dat er wellicht bij enkele schippers van het Varend Erfgoed gemengde gevoelens zijn, willen wij u toch van harte uitnodigen om bij de volgende editie van DelfSail (wellicht 2021) deel te nemen aan dit mooie Sail evenement.

Mede namens de werkgroep Varend Erfgoed,
Met vriendelijke groet,

Cor Boots
Directeur DelfSail 2016.

Powered by



29 30 JUNI 01 02 03 JULI



BEHOUDSZAKEN

Let op:

Begin 2017 zijn een aantal procedures, regels en kosten rondom de Varend Monument-passen (VM®), gewijzigd. **Heeft u een VE pas dan blijft alles ongewijzigd.**

Herinschrijving (nieuwe eigenaar)

Dit is nodig bij verandering van eigenaar en dit moet de nieuwe eigenaar regelen. Naast het invullen van een heraanmeldings formulier, het sturen van de gevraagde foto's en het voldoen van €10,- kosten (aan RVEN), is het verplicht om de boot opnieuw te laten schouwen. Deze schouw kan alleen worden gedaan nadat de schouwkosten van €75,- ook zijn voldaan (op rekening NL70INGB0005970371 t.n.v. VDMS onder vermelding van registernummer en naam van de boot).

Indien de boot nog aan alle criteria voldoet kan dan de VM® pas op uw naam worden verstrekt.

U kunt er uiteraard ook voor kiezen dat u de Varend Erfgoed (VE) status voldoende vindt. Dan vervalt de schouw en blijft uw boot in het register met de status VE.

Verlengen VM ® (dus verlengen pas)

- Geldigheid pas is 5 jaar en wordt beoordeeld door Behoudszaken
- Elke eigenaar moet 4 recente foto's (max. 3 maanden oud met datum op foto's) inleveren bij het verlengingsformulier
- Indien de eigenaar hieraan niet voldoet, wordt de boot automatisch terug gebracht naar de status VE
- Indien uit de foto's en/of het ingevulde formulier blijkt dat deze wijzigingen mogelijk bezwaar zijn voor de status VM® dan zal mogelijk de status veranderen naar VE, eventueel na een schouw

Ter verduidelijking:

1. ***De verlengingskosten zijn € 10,- over te maken op de rekening van FVEN met vermelding van:***
 - a. Naam van het schip
 - b. Naam van de eigenaar
 - c. RVEN nummer
 - d. Reden van betaling
 - e. Lid van de VDMS
 - f. Digitaal opsturen van betalingsbewijs tezamen met de verklaring eigenaar voor verlengingsformulier

2. Eisen m.b.t. de foto's:

- a. 4 recente foto's gemaakt bij normaal daglicht en vrij liggend schip (schuin van voren, schuin van achter, zijaanzicht en onderwaterschip)
- b. Foto's dienen digitaal te zijn en niet ouder dan 3 maanden, met uitzondering van het onderwaterschip, foto van laatste keer dat het schip uit het water was.
- c. Deze 4 foto's separaat per email inzenden aan de schouwcommissie van de VDMS (register@motorsleepboot.nl)
- d. Indien de foto's incorrect zijn, of niet worden ingezonden (er moet altijd, ook voor VE foto's worden ingezonden!), kan een verlenging alleen nog plaatsvinden als VE.

3. Het lidmaatschap bij een FVEN aangesloten behoudsorganisatie is nodig voor registratie in het RVEN (Register Varend Erfgoed Nederland)

4. Datum van ingang van bovengenoemde heraanmeldings procedure is vastgesteld op 1 november 2017

Contactpersoon RVEN is Jan Verhoef, tel: 06-10883599

Contactpersoon FVEN is Kees Weststrate, tel: 06-53369892

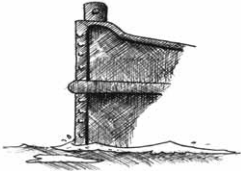
**BEHOUDSZAKEN VRAAGT AANDACHT VOOR
HET VOLGENDE:**

In het recente overleg tussen FVEN commissie W&R (Wet en Regelgeving) met de ministeries hebben wij aangegeven dat er o.i. nogal wat verschillen optreden in het toepassen van de eisen aan CvO/CBB.

Bekend is bijvoorbeeld het al dan niet eisen van een aanvaringsschot voorin het schip. Vanuit IL&T wordt n.a.v. onze opmerkingen gevraagd naar voorbeelden. Dat geeft hen "munitie" om als toezichthouder keuringsinstanties aan te spreken. Deze vraag is gesteld n.a.v. "misstanden" uit de keuringspraktijk. Het woord misstanden is wellicht te zwaar en het heeft een erg negatieve lading maar ik denk dat de bedoeling duidelijk is.....

Heeft u een dergelijke ervaring, laat het mij weten, dan kunnen wij dit meenemen in de binnenkort te houden vervolg discussie met de ministeries.

Met vriendelijke groet,
Kees Weststrate
Voorzitter Commissie Behoudszaken
Vertegenwoordiger namens VDMS bij FVEN
kweststrate@hotmail.com of fven@motorsleepboot.nl
Tel: 0653369892



VAN KOP TOT KONT



Te koop: Sleepboot Zeehond



Bouwjaar 1922 te Heusden. Werf De Haan en Oerlemans.

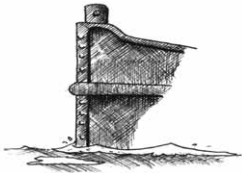
Afm. 16.40x4.07x1.72 meter
Motor: Carterpillar D342 172 pk
bij 1200 omw/min
Koppeling: Twindisk MG200 (1:3)

Zonnepanelen 8x voor 24V 1x voor 12V
Twee omvormers elk 1500W 24V/230V
Ontheffing tot 16-12-2200
Stuurhut met zitje en keuken.
Vooronder met 2 persoons kooi.
Toilet en douche.
Achteronder met 2 en 1persoonskooi.



Met de sleepboot is eenvoudig alleen te varen.
Taxatie 2003 Groot € 42.000,- Prijs n.o.t.k.

Interesse ? Bel Gerard van Rossum 0622403757



VAN KOP TOT KONT



Te koop: Sleepboot Furie



Sleepboot Furie, 13 x 3.20 mtr. diepgang 1.20 mtr.
Hoogte 2.80 mtr., stuurhut klapbaar tot een doorvaarthoogte van 2.30 mtr.
In 1928 gebouwd bij Hendriks in Doodewaard.

Varend monument, altijd goed onderhouden.

Motor DAF 575, 85 PK met PRM koppeling 3 op 1

Bronzen schroef 78 cm.

Robin (benzine) aggregaat 2000W

Dekwaspomp, luchtcompressor, watertank 350L, dieseltank 500L, zonnepaneel, marifoon, GPS, kompas en radio.

In de woning: 2 slaapplekken (evt. zijn achterin meer slaapplekken te maken), toilet, grote koelkast met vriesvak op zonnepaneel, aanrecht met elektrische pomp voor drinkwater, handpomp voor buiten- (spoel) water.

Groot achterdek met daaronder veel bergruimte.

Contact opnemen kan via jawa65nf@kpnmail.nl of mob. 06-26408291

LEKKER LIGGEN.

Aan het kanaal van Almelo naar Coevorden (Almelo-de Haandrik) is het lekker liggen.

We waren uitgenodigd voor de havendagen van Coevorden.

We zijn met onze boot nog nooit zo ver het oosten van het land in geweest dus hebben we eerst eens goed gekeken of het wel kon met onze diepgang (1.90 cm) want dat is vaak een reden om een vaarwater te mijden. Er werd ons verzekerd dat dat prima ging lukken want er ging ook geladen binnenvaart naar Coevorden.

Na enig onderzoek waren we er zelf ook wel van overtuigd dat het moest kunnen. De doorvaart hoogtes moesten ook geen probleem zijn, de laagste vaste brug is 6.40 m. Dus vol goede moed afgeslagen bij Zutphen het Twentekanaal op. Eerst sluis Eefde, daar gingen we een flink eind omhoog want het water op de IJssel stond laag. Na het schutten troffen we een ruim kanaal aan waar we weliswaar het gas niet helemaal open konden trekken maar toch met een lekker gangetje door konden tuffen.

Even een lichte paniek want de bladzijde in de almanak over het Twentekanaal was onleesbaar (ik heb dit later gemaaild naar de ANWB in de hoop dat ze het aanpassen). Maar we wisten dat de vele bruggen over het Twentekanaal hoog genoeg waren. Dus op naar Coevorden. Ik heb onderweg wel aantekeningen gemaakt met de namen van de gepasseerde bruggen en de eventuele mogelijkheden waar we zouden kunnen overnachten.



Historische haven in Coevorden

We hadden gedacht wel in 1 dag van Zutphen naar Coevorden te varen maar na de sluis bij Aadorp, net op het kanaal Almelo-de Haandrik hielden we het voor gezien en hebben we vastgeknoopt net na de sluis. Je mag daar 2 nachties slapen. Van de sluismeester een kaart van het kanaal gekregen en nog wat toeristische informatie.

Met de kaart was ik wel blij, dan kun je tenminste zien wat je te wachten staat. De volgende dag op naar Coevorden. Met de andere jachtjes die er lagen een vertrektijd afgesproken, want de verschillende brugwachters zouden ons begeleiden om de bruggen te bedienen. Dat liep gesmeerd. De snelheid is laag maar dat is totaal niet erg want het uitzicht is prachtig. Niks hoge rietkragen of opletten op de kanten. Het kanaal is prima onderhouden en de oevers zijn strak gemaaid. Op de kaart zijn de diverse vrije ligplaatsen goed aangegeven, sommige zelfs voorzien van water en stroom. Het werd dus een mooie vaardag over het kanaal Almelo-de Haandrik.

In de loop van de middag kwamen we in Coevorden aan. Daar was het al gezellig met verschillende versierde schepen. Nadat we waren afgemeerd werden we al snel verwelkomd door iemand van de havenvereniging (die achteraf de voorzitter bleek te zijn) met de vraag of we onze ligplaats oké vonden. Nou daar hadden we niets op aan te merken. Ook op mijn vraag waar de dichtstbijzijnde supermarkt was werd gelijk actie genomen. De man in kwestie was niet van de boodschappen maar na een telefoontje aan zijn vrouw kon hij mij uitleggen waar ik een supermarkt kon vinden. Tevens deelde hij mee dat we vanaf vrijdagochtend alle dagen gebruik mochten maken van een verzorgd ontbijt. Dat noem ik nu nog eens verwennerij! Vrijdagavond werden de havendagen officieel geopend door de burgemeester van Coevorden en mochten we het evenement open toeteren. Dat werd lastig want we hebben helaas nog geen afstandsbediening op onze toeter. Het bleef dus stil.



Politie houdt de wacht in Coevorden, er is reeds bezuinigd op overheidsvaartuigen.

Zaterdag en zondag was er een gezellige braderie en tal van andere activiteiten. Zaterdagavond een uitstekende schippersmaaltijd genoten en meegevaren met de Overijssel tijdens de verlichte avondvaart. Zondagavond nog genoten van een traktatie van de havenvereniging.

Maandag nog in Coevorden blijven liggen om schoon schip te maken en de voorraden aan te vullen. Het was die ochtend ook warenmarkt.

Ook hebben we nog contact gehad met de havenmeester om te overleggen over gunstige tarieven voor het varend erfgoed. Dat is gelukt, schepen ingeschreven bij de FVEN (www.fven.nl of secr@fven.nl) mogen in Coevorden voor een gereduceerd tarief liggen. Dus we komen zeker nog een keer terug in Coevorden, het is een mooie haven met goede faciliteiten.

Dinsdag vertrokken. Vanwege onze diepgang kunnen we niet het rondje afmaken om bij Meppel weer richting de IJssel te gaan, dus weer richting Almelo gevaren.

Halverwege het kanaal een paar dagen gelegen bij Harderberg. Een prima en rustig plekje waarvandaan ik leuke fietstochtjes heb gemaakt. Later doorgevaren naar Almelo waar we ook heel fijn zijn ontvangen. Wat een mooie haven. Hier ligt het varend erfgoed gratis en betaal je alleen toeristenbelasting. Voor de overige vaartuigen is het 3 nachten liggen en er 2 betalen. Je ligt er tegen het centrum van de stad aan en toch heel erg rustig. De moeite van het bezoeken waard.

Na vertrek op het Twentekanaal bij Lochem vastgeknoopt en ook daar genoten van de omgeving. We zijn blij deze hoek van het land bevaren te hebben en gaan er zeker nog eens terug.

Het is lekker liggen in Twente!

Anita van Dongen,
Sleepboot Citius.



De haven in Almelo

EVENEMENTENPRAAT

Hierbij een stukje over het evenement in zeewolde.

Toen wij daar aankwamen lagen er al wat sleepboten en werden wij netjes opgevangen door de organisatie en door leden van onze VDMS en wij voelden ons welkom.

Wij kregen een mooie plaats aan de wal omdat ik wat moeilijk ter been ben geworden. Er was daar dus wel rekening mee gehouden. Daarvoor nog mijn hartelijke dank aan de organisatie. 's Avonds was er een drankje, dat was ook weer heel gezellig.

Zondag was er ook nog een heerlijke lunch, dus er was wel aan ons gedacht, dat was ook weer prima. Wij waren daar met ongeveer 11 sleepboten, dat waren de Titanic, Amor, Poolster, Magda, Titon, Zeelandia, Sterre der Zee, Johan, Elbe, Theodora en de Neeltje Jacoba. Er was ook nog een opduwer, volgens mij de Douwe. Verder was het een leuk en gezellig evenement.



Even een stukje over Nijkerk.

In Nijkerk was het zoals gewoonlijk weer geweldig. De mensen van de organisatie doen geweldig hun best om het iedereen naar de zin te maken, wat volgens mij ook wel aardig lukt.

Ondanks dat Belinda een paar gebroken ribben had was ze er toch weer bij en heeft ze zich ook weer helemaal ingezet. Dat is natuurlijk zeer te waarderen want ze heeft natuurlijk wel pijn gehad. Daar hebben wij met z'n allen wel respect voor.

Dus bij deze Belinda: veel sterkte en dat je maar gauw weer opknapt.

Nou dat was het dan maar weer, met vriendelijke groeten van ons.

Louw en Jantina Woltheus, Mslb. Sterre der Zee.

Naam: Buffel
Type: Opduwer
Bouwjaar: 1930
Eigenaar: Y. Kamminga
Thuishaven: Vegelingsoord
Lengte (in meters): 4.55 m
Breedte (in meters): 1.80 m
Diepgang (in meters): 0.70 m
Motor merk: Lister
Motor type: SL2
Motor bouwjaar: 1961
Motor PK: 9
Motor aantal cilinders: 2
Keepkoppeling merk: Lister
Keerkoppeling type: SL
Keerkoppeling bouwjaar: 1961
Keerkoppeling overbrenging: 2:1
Schroef aantal bladen: 3
Schroef diameter (in mm): 400
Schroef materiaal: brons



Naam: Fivel
Type: Opduwer
Bouwjaar: 1920
Eigenaar: R. Wassenaar
Thuishaven: Warmond
Lengte (in meters): 5.70 m
Breedte (in meters): 1.80 m
Diepgang (in meters): 0.80 m
Kruiphoogte (in meters): 1.40 m
Motor merk: Deutz
Motor type: mah 914
Motor bouwjaar: 1954
Motor PK: 11
Motor aantal cilinders: 1
Keepkoppeling merk: Rijdsdijk
Keerkoppeling type: RK1
Keerkoppeling overbrenging: 1:1
Schroef aantal bladen: 3
Schroef diameter (in mm): 400
Schroef materiaal: brons



Naam: Brandaris
 Type: Sleepboot
 Bouwjaar: 1980
 Eigenaar: G. Bouwman
 Thuishaven: Zierikzee
 Lengte (in meters): 14.48 m
 Breedte (in meters): 4.68 m
 Diepgang (in meters): 1.82 m
 Kruiphoogte (in meters): 5.00 m
 Brandmerk: 19091zr1997
 Naam werf: Jac den Breejen
 Plaats werf: Hardinxveld-Giessendam
 Motor merk: Caterpillar
 Motor type: 3412Dita
 Motor bouwjaar: 1997
 Motor PK: 550
 Motor aantal cilinders: 12
 Keepkoppeling merk: Masson
 Keerkoppeling type: RSD281



Naam: Eveline
 Type: Sleepboot
 Bouwjaar: 1924
 Eigenaar: E. Wassenburg
 Thuishaven: Alphen aan den Rijn
 Lengte (in meters): 15.45 m
 Breedte (in meters): 3.45 m
 Diepgang (in meters): 1.60 m
 Kruiphoogte (in meters): 3.80 m
 Brandmerk: 259B sBosch1957
 Naam werf: van Maastricht
 Plaats werf: Hedel
 Land werf: Nederland



Naam: Hollander
Type: Sleepboot
Bouwjaar: 1927
Eigenaar: M.C. de Jong
Thuishaven: Oude Wetering
Lengte (in meters): 15.40 m
Breedte (in meters): 4.20 m
Diepgang (in meters): 1.80 m
Kruiphoogte (in meters): 3.20 m
Brandmerk: 17126BROTT 1983
Naam werf: Foxhol bernasus
Land werf: Nederland
Motor merk: Stork Ricardo
Motor type: R153
Motor PK: 90
Motor aantal cilinders: 3



Naam: Necessé
Type: Sleepboot
Bouwjaar: 1901
Eigenaar: B.J.A. Jonker
Thuishaven: Monnickendam
Lengte (in meters): 13.80 m
Breedte (in meters): 3.90 m
Diepgang (in meters): 1.70 m
Kruiphoogte (in meters): 3.25 m
Brandmerk: 10071brott1957
Naam werf: D. Goedkoop
Plaats werf: Amsterdam
Motor merk: Scania Vabis
Motor type: D11R81
Motor bouwjaar: 1994
Motor PK: 170
Motor aantal cilinders: 6
Keepkoppeling merk: van Stigt
Keerkoppeling type: n1.3-5/1
Keerkoppeling bouwjaar: 1994

