

Inhoud

Adreswijziging of e-mail wijziging?.....	1
Van de bestuurstafel.....	4
Zwartsluis 2018 - 25 jaar VDMS.....	5
Kom jij ons team versterken?.....	6
Ik geef het roer door aan.....	8
Oldtimerdag / Industriefestijn Alphen aan den Rijn.....	12
Directiesleepboot en personeelsveer Bia.....	14
Nieuwe leden.....	23
Opduwers op groot water.....	25
Nieuwe leden.....	26
Nieuwe leden.....	27
Nieuwe leden.....	28
Nieuwe leden.....	29
12e Nijkerkse Sleepbootdagen 2017.....	30
Varen voor de stichting "Vaarkracht".....	32
Sail Den Helder.....	34
Reparatie Sterre der Zee.....	36

Kopij voor de volgende Beting gaarne voor 25 oktober 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)

Voorplaat: Djati, Foto: Marcel van der Molen.

Achterplaat: Aanbrengrtocht Sail Den Helder, Foto: Fam van Dongen.

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 24a - 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.

* Repareren krukas en lager schade.

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



sinds 1919

Kramer scheepsmotoren b.v.
Machinefabriek - ZAANDAM

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

Reparatie - Revisie - Verkoop - Inbouw van:

- Scheepsmotoren
- Keerkoppelingen
- Scheepsschroeven

Stevendok
Assenbank 6 x 1,2 mtr

Veel nieuwe en gebruikte schroeven
Repareren en aanpassen van schroeven

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

Tel: 06-53413663



SCHEEPVAARTBEDRIJF

KORN. KOEHOORN & ZN

ANNO
1975

*Skippen
en
Hannel*

Motoren Accu's
Keerkoppelingen
Aggregaten

Kiesterzijl 18 Franeker

SCHEEPSWERF "NIEKO"

Restauratie Traditionele Schepen

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

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



VAN DE BESTUURSTAFEL



De Meern, 24 september 2017

Van het bestuur,

De herfst klopt aan de deur en dat betekent weer actie. Uw VDMS bestuur komt weer in beweging. Velen van onze leden hebben de digitale enquête ingevuld betreffende de vraag “wat u vindt van een jubileumfotoboek van onze verenigingschepen”.

75% van onze leden heeft hier positief op geantwoord. Ook hebben zich een aantal leden aangemeld om hierin iets te willen betekenen. Het idee is niet nieuw, want ook met ons 12 ½ jarige jubileum is er een fotoboek uitgegeven. Inmiddels is er best een groot aantal mutaties geweest in ons ledenbestand, het wordt dus geen blauwdruk van een eerdere uitgave. Het is ook een unieke kans voor leden die een verhaal willen delen; om iets te vertellen over hun sleepboot of waarom ze juist voor deze naam gekozen hebben voor hun schip.

Wordt vervolgd.

De evaluatie van de NSBDV vindt deze week plaats. Er zijn wat punten binnen gebracht door onze leden die wij gaan ventileren met het stichtingbestuur en we gaan proberen deze bij de volgende editie te verbeteren.

Voor de NSBD Zwartsluis, 10 – 11 - 12 mei 2018, is de eerste vergadering weer geweest. Wij willen daar in ons jubileumjaar een extra tintje aan geven. De bedoeling is om een zo groot mogelijk aantal schepen naar Zwartsluis te krijgen. Wij zetten in op 225 boten. Iedere aanwezige schipper krijgt daar een jubileumvlag en ook het traditionele plaatje zal een blijvende herinnering geven aan ons jubileumjaar. Dus alle reden om deze datum al vast in je agenda te noteren.

Het loopt nog geen storm op de vacature-oproep die wij in Beting 172 van augustus hebben gedaan. Kijk er nog eens naar, want er is versterking nodig.

Voor mij is dit de laatste briefing “van de Bestuurstafel” als bestuurslid. Mijn termijn van 3 jaar zit erop. Wel blijf ik beschikbaar als coördinator voor de NSBD Vianen. Ik heb de 3 jaren als bestuurslid met veel plezier gedaan en heb veel mensen mogen ontmoeten met dezelfde passie voor sleepboten. Ik zou zeggen: grijp de kans, laat je horen, schroom niet en maak de stap om bestuurslid te worden of je als vrijwilliger in te zetten voor onze vereniging.

Wij gaan elkaar weer zien,

Kees van Wijngaarden

ZWARTSLUIS 2018 - 25 JAAR VDMS - 10, 11 EN 12 MEI 2018

We duiken langzaamaan de donkere maanden in, een redelijk rustige periode voor de recreatieve scheepvaart, maar de organisatorische werkzaamheden voor de NSD 2018 gaan al weer volop van start. Het eerste verkennende gesprek tussen het bestuur van de VDMS met de commissie Zwartsluis is een feit. Dit is een heel positief en open gesprek geweest.

- Zo hebben zij zich afgelopen tijd ingezet om extra ruimte en toestemming te creëren t.b.v. de draaiende motoren op de kant en daarbij ook de mogelijkheid voor de pipowagens.
- Er zijn wat organisatorische onderdelen herverdeeld i.v.m. een betere uitvoerbaarheid.
- Er komt een extra ponton in de binnenhaven om de ligplaatsen daar uit te breiden en zo meer ruimte te maken voor de opduwers. Vanwege het 25 jarig bestaan van de vereniging hebben wij namelijk gevraagd of er voor één keer meer schepen mogen komen dan voorheen als maximum was toegestaan. Het totaal te realiseren extra wordt berekend en nog nader bekend gemaakt.
- De rondvaarten zullen iets anders worden ingericht en vanuit een ander punt vertrekken zodat deze de trekproeven en acties op het grote water niet (meer) in de weg zitten.

Hoe kunnen we Zwartsluis 2018 handen en voeten geven en dat in relatie tot het 25 jarig bestaan van de VDMS?

Wij zien dat ook de commissie Zwartsluis snuffelt aan nieuwe ideeën die passen bij de Nationale Sleepbootdagen en weer een uniek moment vormen voor zowel het dorp en de omgeving als onze vereniging. Altijd op zoek naar nieuwe ideeën willen wij ook jullie heel graag betrekken bij het aanleveren hiervan.

Heb of weet jij een leuke, interessante of ludieke (uitvoerbare ☺) actie of evenementonderdeel?

Geef dit z.s.m. door via secteraris@motorsleepboot.nl of één van de andere bestuursleden en wij communiceren dit graag met de commissie van Zwartsluis.

Wordt vervolgd....

Groeten,
Leonie Wassenburg

KOM JIJ ONS TEAM VERSTERKEN?

Bestuursfuncties

Het bestuur vergadert ca. 4x op jaarbasis tussen september en mei. Tijdens de zomermaanden wordt, in principe, niet vergadert.

Deze vergaderingen zijn ongeveer:

- o Half januari, als voorbereiding op de ALV van februari en de NSD in mei.
- o Half april, als voorbereiding op de NSD.
- o Eind mei, evaluatie NSD.
- o Eind september, nabespreken seizoen en voorbereiding kadervergadering november.
- o Naar behoefte kan altijd een extra vergadering ingelast worden.

Het bestuur overlegt momenteel hiervan 3x per jaar via Skype zodat hiermee reistijd en kosten bespaart kunnen worden. De fysieke vergaderingen vinden plaats op een centrale plek in Nederland zodat iedereen een redelijk acceptabele/dezelfde reisafstand heeft.

- o November, is er een kadervergadering met bestuur en commissies (dit is geen aparte bestuursvergadering).

Vanaf 2018 is het bestuur op zoek naar een:

Voorzitter

Functie omschrijving voor deze man/vrouw:

De voorzitter leidt de vergadering die meestal per skype wordt gedaan, tevens is de voorzitter statutair penningmeester, waarbij hij/zij in principe alleen de declaraties goedkeurt voordat ze naar het administratie kantoor worden doorgestuurd, alle overige administratie wordt uitbesteed (enig inzicht in financiële administratie kan nooit kwaad).

Verder woont de voorzitter de kadervergadering bij, leidt de jaarvergadering en is betrokken bij de organisatie van de sleepbootdagen.

Natuurlijk is de voorzitter ook belangrijk als "het gezicht van de vereniging".

De werkdruk is goed te doen, mede doordat de VDMS een stabiele organisatie is dankzij de vele vrijwilligers en gebeuren de meeste activiteiten vooral buiten het vaarseizoen.

Quote van de huidige voorzitter: *'Een bijkomend voordeel is dat u er in een keer 650 kennissen bij krijgt'*

Algemeen bestuurslid

Als aanvulling op het huidige bestuur zoeken wij nog een extra lid.

Functie omschrijving voor deze man/vrouw:

Het bijwonen van de vergaderingen veelal via Skype, uitvoeren van voorkomende taken die te maken hebben met het besturen van een vereniging en dan vooral gebruik makend van de voorkeuren die dit lid heeft voor bepaalde werkzaamheden. Daarnaast is er het mede organiseren van de sleepbootdagen.

Coördinator sleepbootdagen Zwartsluis 2018

Tijdens de NSD wordt er gewerkt met 2 coördinatoren. Wij zoeken iemand die als coördinator wil assisteren bij de sleepbootdagen in Zwartsluis 2018.

De werkzaamheden bestaan uit het, samen met het bestuur en de commissie van Zwartsluis, voorbereiden van de sleepbootdagen. Het voor en tijdens de sleepbootdagen helpen met het opbouwen en regelen van de diverse activiteiten op de sleepbootdagen. Dit in directe afstemming met de andere coördinator.

Heeft u interesse of vragen over één van de functies aarzel niet om contact op te nemen met het secretariaat secretaris@motorsleepboot.nl of voorzitter@motor-sleepboot.nl.

Algemene functies

PR/communicatie commissie

Momenteel wordt onderzocht hoe we de PR van de vereniging handen en voetjes kunnen geven. Heb jij hier ideeën bij of wil je hier actief over meedenken? Aarzel niet en neem contact op met het secretariaat secretaris@motorsleepboot.nl

Vind je het leuk om af en toe een stukje te schrijven of een nieuwsbrief in elkaar te knutselen?

Deze werkzaamheden kunnen van huis uit gedaan worden, je bent dus baas over je eigen tijd. Verwachte tijdbesteding: ca. 20 uur per jaar.

Ook hierover kun je contact opnemen met het secretariaat: secretaris@motorsleepboot.nl

IK GEEF HET ROER DOOR AAN.....

Wij kregen het verzoek om een bijdrage te schrijven voor deze rubriek van Kees Weststrate, wat we met veel plezier doen. Tot 2005 waren wij totaal onbekend met de wereld van sleepboten en varen. Sterker nog: Wij hadden nog nooit een sluis van binnen gezien! We zijn beiden fysiotherapeut en Jan heeft voor die studie nog een opleiding werktuigbouw gedaan.

In mei 2005 wilden wij een weekje gaan fietsen, maar het was geen mooi weer en zo besloten we om een kijkje te gaan nemen bij de sleepbootdagen in Vianen. We stonden boven bij de sluis en zagen daar een leuk sleepbootje binnenvaren. Wij keken altijd wel naar sleepboten, vooral Jan omdat hij gek is op oude motoren en nostalgische voer- en vaartuigen. Hij heeft een Jaguar MK II helemaal zelf gerestaureerd en weet daardoor ook tot in details hoe dat op een goede manier moet. Zo liepen wij langs de sleepboten en zagen daar dat mooie sleepbootje liggen. Wij gingen aan boord en zagen hoe mooi hij gerestaureerd was. De vorige eigenaar Henk Minnema had een heel fotoboek van de restauratie aan boord. We waren er helemaal weg van. Een leuke maat (10 meter) bij 3, een prachtige oude motor : Industrie 2 VD6 bouwjaar 1959 en goed onderhouden, een houten stuurhut, geveegde kont, gebouwd in 1934 bij de werf Tijssen in Leiden.



Foto: Jan Weij

We vonden de vraagprijs te hoog en vertrokken weer. Het bleef echter kriebelen en we zijn toen serieus gaan kijken naar allerlei sleepboten die te koop waren, maar niet een beviel ons zo goed als de Ger-Ant. Om een lang verhaal kort te maken: uiteindelijk werden wij eigenaar.

Ja en toen..... Wij konden helemaal niet varen en de boot moest van Steenwijk naar Loosdrecht, waar wij een ligplek geregeld hadden. Het eerste stuk tot Elburg is Minnema meegevaren en hij heeft instructie gegeven. Daarna moesten we het zelf doen met behulp van onze zwager en zijn vrouw, die vaarervaring hadden. Gelukkig was het niet druk op het water en kwamen we goed aan bij jachthaven Piet Hein in Loosdrecht waar we een makkelijke plek hadden gekregen. We zijn direkt ons vaarbewijs gaan halen en ons marifooncertificaat en we hebben op Loosdrecht veel geoefend met in en uitvaren, manoeuvreren etc. Ja en daarna met z'n tweeën die kromme Mijndense sluis door met zweet in de handen. Het ging heel goed tot we van de sluismeester een stukje op moesten schuiven en toen werd het een whirlpool, want teveel gas erop.

Het was een avontuur om vertrouwd te raken met de boot en de Nederlandse wateren. We werden lid van de VDMS en werden tot onze verrassing ondergedompeld in een soort varende familie, een uitgebreid kennisnetwerk en gingen evenementen bezoeken. Het eerste was Sail Amsterdam. Minnema is toen met ons meegevaren met de Sail-in die eerste dag, maar de dagen erna hebben we zelf gevaren. Jan heeft een aantal goede aanpassingen in de boot gemaakt, waardoor het comfort een stuk is toegenomen. Zo is er een goede koelkast ingebouwd, een elektrisch toilet en een fatsoenlijk bed op rails. Er is een dekwaspomp gekomen en een plat zonnepaneel op het dak. We hebben ook de nodige calamiteiten meegemaakt, uiteraard perikelen in de sluisen, vastlopen in Loosdrecht en na een uur pas loskomen door met de grote schroef van ruim een meter een geul te maken, stilvallen vorig jaar op het IJsselmeer en problemen met de Lister die de lucht tank op druk moet brengen, maar het wordt altijd wel weer opgelost.



Grace de Dieu, nu Ger-Ant met kapitein Kobus de Bont de 1e eigenaar. Foto genomen tussen 1934 en 1940 Wij willen graag weten waar deze foto is genomen.

Wij hebben ons uitgebreid verdiept in de historie van de Ger-Ant. Er was al behoorlijk wat bekend van vorige eigenaren, maar er zaten toch gaten in de geschiedenis. Jan heeft een hoop speurwerk gedaan op internet en we hebben oude eigenaren gesproken en mensen die de boot van oudsher kenden. De eerste naam was Grace de Dieu. Nol van Thull heeft de naam in 1950 veranderd in Ger-Ant als eerbetoon aan zijn ouders Gerarda en Antonius van Thull.

Hij heeft kolenbakken gesleept van Maasbracht naar vele lokaties in het land. De laatste werkzame jaren heeft hij dienst gedaan bij baggermaatschappij van Asselt op de Gelderse IJssel in het Zwarte Schaar en bij het uitgraven van het gat bij Reeserschans langs de Rijn. Hij droeg toen de naam Vrijbouter. Via de toenmalige eigenaar ter Wee is hij in handen gekomen van Ton de Waal en Piet Peeters. Toen is hij helemaal afgevoerd en lag voor oud schroot totdat Henk Minnema hem vond en kocht.



Op de Nederrijn met hoog water op weg naar Delf Sail

Wij kregen de Ger-Ant met verkeerde info nl. dat hij gebouwd zou zijn in Leidschendam bij de gebroeders Thijssen met een H. Daardoor konden wij de werf ook niet vinden. Gaandeweg kwamen we erachter, dat het Thijssen in Leiden moest zijn. Dat resulteerde erin dat we de werf bezocht hebben, die inmiddels Stallinga heet. We zijn er met de Ger-Ant heengevaren en dat was enorm leuk, dat dat bootje dat daar in 1934 is gebouwd daar nu terug kwam. Het aardige is, dat de loods waar hij gebouwd is nog intact is (het is een monument en mag niet worden afgebroken) en dat alle oude apparatuur er nog in staat en functioneel is.

De hele geschiedenis staat op onze website : www.ger-ant.nl

We hebben mooie reizen gemaakt waaronder de reis van 7 weken de Maas op door België en Frankrijk tot Nancy en vervolgens de Moezel afgevaaren tot Koblenz. Vandaar de Rijn een stukje op naar zijriviertje de Lahn en daarna de Rijn weer af naar huis. Ook naar Leer geweest in Duitsland via de nieuwe verbinding van het Veenkanaal. Vanuit Leer zijn we samen met de HZ 8 en de Maria Catharina weer huiswaarts gevaren, wat erg leuk en gezellig was.

Onlangs zijn we, na het evenement in Panheel, door België gevaren over de Zuid Willemsvaart en het Kanaal Dessel Turnhout Schoten naar Antwerpen, waar we in hartje stad in het Willemdok lagen. De boot trekt onderweg altijd veel bekijks en in havens duiken er altijd wel een paar bezoekers de machinekamer in.

Wij nemen altijd onze goede toerfietsen mee en wisselen het varen af met hele mooie dagfietsstochten. Zo hebben we bv. rond Verdun de memorials van de eerste wereldoorlog bezocht en vele mooie landschappen doorkruist, musea en mooie steden aangedaan. Zo vonden wij Metz , een stad waar je altijd langs scheurt met de auto, een prachtige stad met een mooie haven.

Het onderhoud van de Ger-Ant en de motor doet Jan zelf en samen doen we het schilder en lakwerk.

Wij hopen nog lange tijd te genieten van deze combi van varen en fietsen.

Nu geven wij het roer door aan..... Eric en Ria Westeneng van de Amer.



Industriemotor

OLDTIMERDAG / INDUSTRIEFESTIJN 16 SEPTEMBER 2017 ALPHEN AAN DEN RIJN

De Oldtimerdag in Alphen aan den Rijn werd voor de 35e keer gehouden. Dit jaar met als extra het Industriefestijn. Ik hoor het Jolanda Felix verleden jaar nog zeggen. Wat zou het leuk zijn om gelijktijdig met de Oldtimerdag een Industriefestijn te houden. En nu was het dan zo ver.

In september 1910 begon Johannes Boot in Alphen aan den Rijn aan zijn eerste Industrie motor. Er volgden er nog heel veel. 107 jaar na het begin van de opbouw van de Industrie waren er 22 motoren weer even terug waar zij ooit gemaakt zijn.

Er hadden zich 22 schepen met een Industrie motor ingeschreven en nog eens 15 schepen met andere motoren. Daarnaast enkele draaiende Industrie motoren op de kade.



Vrijdagmiddag waren de meeste schepen aangekomen en kregen ze door havenmeester Ramon Felix een mooi plekje toegewezen. De schepen met een Industrie motor langs de kade zodat zij voor het publiek goed te zien waren. In de loop van de middag trokken de schepen al de aandacht van menigeen. 's Avonds zijn we met een grote groep uit eten geweest bij een Chinees. De sfeer zat er al goed in.

Zaterdagochtend om 9.00 uur palaver met koffie/thee en cake. Het Industriefestijn werd "geopend" en er werd afgesproken om 11.00 uur de motoren te starten. Voor alle deelnemers stond er een tas klaar en een (mooi gevuld) lunchpakket. We kregen per boot ook oranje vlaggetjes uitgereikt met het verzoek deze op te hangen om het extra feestelijk te maken. Daar werd goed gehoor aan gegeven. Helaas werkten de weergoden deze dag niet mee. Maar ondanks de regen was er bij het Industriefestijn veel volk op de been. Zeker toen de motoren gingen draaien. Er zijn heel wat schepen en dan vooral machiniekamers, bekeken. Ook oud medewerkers

van de Industrie fabriek waren aanwezig. Wat is het toch een mooi gezicht om de mensen (jong en oud) te zien genieten. Zeker als hier en daar even het gas werd open gedraaid. Aan het einde van de dag werd het gelukkig droog (had natuurlijk mooi geweest als dit eerder had plaatsgevonden). Om ongeveer 17.00 uur was het voor het publiek afgelopen. Voor de deelnemers was er nog een borrel en versnaperingen op de kade om de dag af te sluiten. Wat een saamhorigheid en wat gezellig. Het heeft dan uiteindelijk ook langer geduurd dan gepland. Tot in de late uurtjes heb ik mij laten vertellen.



Zondagochtend van 8.00 – 10.00 uur werd er nog een heerlijk en zeer uitgebreid ontbijt voor de deelnemers georganiseerd op de kade. Het was nog even spannend of dit zou lukken. Het ontbijt zou in een schip plaatsvinden, maar dat had enkele dagen vooraf afgemeld. Ja, regel dan maar wat anders in zo'n kort tijdsbestek. Volgens de weerberichten zou het zondag droog zijn. Dus dan maar gokken dat dit zo is en tafels op de kade uitstallen met daarop al het lekkers. De weergoden werkten gelukkig mee. We hebben allemaal heerlijk gegeten en het was weer reuze gezellig! Daarna werd er afscheid van elkaar genomen en vertrokken de meeste schepen weer huiswaarts.

We kunnen terug kijken op een heel mooi festijn! Jolanda en Ramon bedankt voor jullie inzet en natuurlijk ook de vrijwilligers van de Oldtimerdag en de sponsoren. Verder dank ik iedereen die zijn steentje heeft bijgedragen. Met elkaar hebben we er iets heel moois van gemaakt!

Sjors en Margo
Nova Cura

DIRECTIESLEEPBOOT EN PERSONEELSVEER BIA

Als oud zeevarende op sleepboten en anchor handlers, was de keuze eenvoudig toen ik een eigen schip wilde kopen. Inmiddels gestopt met varen en vader van een jong gezin, was de portemonnee niet onbeperkt, maar dat het een sleepboot moest worden was zeker!

Na de eerste 2 voorspoedige jaren als zelfstandig ondernemer, vond ik in 2002 een scheepje dat prima bij mij paste. In Haarlem lag een klein Amsterdammer sleepbootje uit 1922, de Brutus. Met haar 9,15 bij 2,25 meter niet bepaald een groot schip, maar het paste me. Met drukke werkzaamheden en een jong gezin, was het maken van meerdaagse tochten niet echt een optie. Een beetje dagtochten op de Lek en af en toe een evenement. Door de jaren heen is er veel werk aan de Brutus gedaan. Electra volledig vernieuwd, opnieuw ingetimmerd en strak in de verf. Het was (en is) een prachtige verschijning.



Maar toch begonnen de beperkingen van het slepertje vervelende vormen aan te nemen. Overnachten was nauwelijks een optie. Stromend water, toilet en kookgerei behoorden niet tot de voorzieningen. Maar wat dan. De lijn van de Brutus en de verhoudingen waren prachtig. Op veel evenementen heb ik onderzoekend rondgelopen, maar zelden werd ik aan het twijfelen gebracht.

Tot ik in de zomer van 2014 een advertentie tegenkwam. De voormalige Shell directiesleepboot Bia lag te koop. Ik bekeek alle foto's en verbaasde me over het schip. Nooit eerder ergens gezien en toch een heel herkenbaar silhouet. Een klaphutje op 1/3e van voren, een lang achterdek met een soort beting, een geveegde kont, opvallend hoog op het water liggend en smal voor de lengte van ruim 16 meter. En dan die motor, een Industrie 2D4. Meer dan genoeg redenen om eens een afspraak in Zutphen te maken.

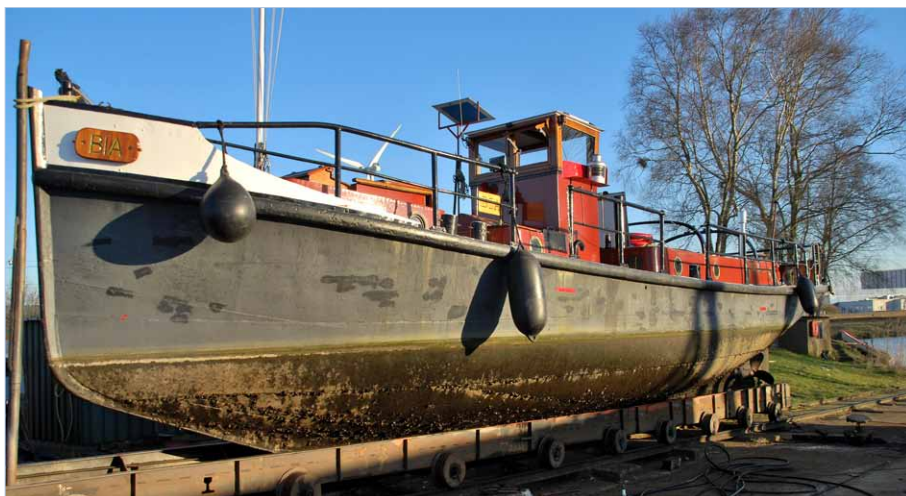
Na 2 proefvaarten op de IJssel begonnen de onderhandelingen. De eigenaar was van plan een luxe motor te kopen en bleek de Bia al 12 jaar in bezit te hebben.

Zeer gelukkig mee, maar toe aan iets anders. Helaas werden we het niet eens over de prijs en was het inmiddels herfst geworden. Ik was er intussen achter dat het schip al 2 jaar te koop stond en dat er al een behoorlijke verlaging van de oorspronkelijke vraagprijs was doorgevoerd. Gezien het seizoen besloot ik af te wachten of het ook in het voorjaar nog te koop zou staan voor een eventuele nieuwe poging. Maar zover kwam het niet. In december werd ik opeens gebeld door de makelaar. De eigenaar van de Bia had zijn luxe motor gekocht en wilde toch weer met me praten. Een dag later waren we het eens. In maart 2015 zou ik de Bia overnemen.

In de vrije weken tussen kerst en nieuwjaar besloot ik eens wat dieper in de geschiedenis te duiken. Allereerst maar eens de werf, Schouten in Muiden. Deze werf bestaat al sinds 1979 niet meer, maar ik kwam erachter dat het archief van de werf in het streekarchief te Naarden wordt bewaard. De kerstperiode is klaarblijkelijk niet de drukste, want de archivaris had alle tijd voor me. Een middag spitten leverde een kopie op van het oorspronkelijke motorencontract, het bestek en het nieuwbouwnummer.

In 'de klapper der aangenomen werken' stond de opdracht voor 'een stalen motorsleepboot (Bia) voor de Bataafsche Petroleum Maatschappij. Bouwnummer 214'.

De nieuwbouwtekeningen zouden in het archief van het scheepvaartmuseum te Amsterdam te vinden moeten zijn. Dat bleek waar. Na een aantal mailwisselingen kreeg ik opeens kopieën binnen van de nieuwbouwtekening van mijn aanwinst.



Na een keuringsdocking bij scheepswerf de Vlijt in Coevorden was de Bia dan echt van mij. Ze bleek gelukkig in zeer goede staat en het vlak was vrijwel overal meer dan 5 mm dik. Slechts 1 klein dubbelplaatje net boven de schroefaskoker en de verzekeringsinspecteur was tevreden. We namen gelijk de kans waar om de romp te laten stralen en de oude teer te vervangen door een frisse verflaag. Samen met mijn broer heb ik het schip in 3 dagen vanuit Drenthe naar haar nieuwe thuishaven Wijk bij Duurstede gevaren. Hoewel het weer niet geweldig was, werd het een

prachtige trip. Het rustgevende stampen van de Industrie werkte ontspannend, er was voldoende proviand en de luxe van bedden, een toilet en een kombuisje waren een verademing ten opzichte van de uitrusting van de Brutus.

Het mooie van het bezit en gebruik van een (potentieel) varend monument, is natuurlijk het karakter dat een dergelijk schip met zich meebrengt, maar vooral ook een stuk levende geschiedenis. Dat geldt zeker ook voor de Bia, bijvoorbeeld omdat het schip altijd onder deze naam gevaren heeft. Tot en met juni 1984 is ze ingezet als personeelsveer voor de Shell in Amsterdam. 's Ochtends werden personeelsleden van het Centraal Station naar het Shell laboratorium in Amsterdam Noord gebracht. Aan het einde van de werkdag, in omgekeerde richting. In die tijd was het scheepje goedgekeurd voor het vervoer van maar liefst 133 (!!) passagiers. 50 onderdeks, de rest buiten. De foto's uit die tijd geven een indicatie hoe dat geweest moet zijn! De rest van de dag werd de Bia, samen met de overige Amsterdamse Shellvloot, ingezet voor het verslepen van bakken, het aanleveren van smeerolie en allerlei andere ondersteunende werkzaamheden. Andere schepen die voor Shell gelijksoortige werkzaamheden uitvoerden waren de Tia, Dilecta, Perfecta en Labora. Gezamenlijk stonden deze schepen bekend als de overzetbootjes.



Bia, historische foto met passagiers op het IJ

Mijn doel was om eerst eens een jaar met de Bia te varen, alvorens eventuele veranderingen aan te brengen. Een schip en haar (on)hebbelijkheden leer je ten slotte het beste kennen als je ermee gaat varen. Daarnaast wilde ik de historie van het schip zo compleet mogelijk in beeld krijgen en de status als varend monument herstellen. Er was ooit wel een procedure gestart om de Bia als varend monument te registreren, en ook een nummer uitgetrokken, maar de inschrijving was nooit afgerond. Misschien dat dit te maken had met het feit dat de stuurhut, na de Shellperiode, aanzienlijk was vergroot. Mijn voorganger had dit gelukkig al weer ongedaan gemaakt en een klaphut aangebracht volgens de originele maten van de nieuwbouw.

Mij was verteld dat de naam Bia stond voor Benzine Installatie Amsterdam. Omdat ik al snel een website en een facebookpagina heb gemaakt, kreeg ik berichten dat dit onjuist was. Bia zou staan voor Bunker Installatie Amsterdam. Toen ik een boek op Marktplaats vond over de geschiedenis van het Shell Laboratorium heb ik dit gekocht. Hierin werd bevestigd dat de B in Bia voor Bunker staat. Tia betekend Tank Installatie Amsterdam.

In mijn eerste jaar als eigenaar heb ik heel wat tochten gemaakt en leerde ik het schip steeds beter kennen. Alhoewel de motor probleemloos draaide, was de motorkamer nogal achterstallig. Ook de elektrische installatie vertoonde nog wel wat verbeterpunten, om het zacht uit te drukken. En dan die achteruit van de oude dame. Als je wilde stoppen moest je heel erg vooruitdenken. Een remweg van zeker 5 tot 6 scheepslengtes was wel even wat anders dan wat ik met de Brutus gewend was!

Eerst maar eens dat achteruitslaan. Een wieleffect alsof er een dwarsschroef onder zat en een remweg als een mammoettanker. Voordat ik aan de Sail Inn wilde deelnemen, zou het toch wel prettig zijn als we met name dat laatste konden verbeteren. Via een bevriend schroevenbedrijf de reserveschroef laten verstellen en gewisseld op de jachtwerf in Wijk. Het effect was in ieder geval beter, al is het nog steeds geen noodstop die je maakt. Ook de slipkoppeling laten controleren, ontvetten en afstellen hielp net weer dat beetje om het schip beter onder controle te kunnen houden. Overigens ben ik inmiddels zo aan het karakter gewend, dat er goed mee te manoeuvreren valt. Alleen bij zijwind en lage snelheid ben je snel verloren. Misschien toch een boegschroef in de toekomst?

Buiten de Sail heeft de Bia in 2015 deelgenomen aan den Bosch Maritiem en natuurlijk de Lekkodagen. Vaartochten over de Lek, de Hollandse IJssel, de Vecht en nog een paar andere kanalen en rivieren, maakte me verder bekend met het karakter van mijn bijzondere bezit.

De winter van 2015 – 2016 heb ik gebruikt om de motorkamer grondig aan te pakken en de elektra volledig te laten vernieuwen. Dat was beide niet overbodig. Ondanks het feit dat de elektrische installatie van de Bia beperkt en eenvoudig is, bleek er door de jaren heen, enorm aan gerommeld te zijn. De beste oplossing in deze was dan ook, alles eruit en opnieuw beginnen. Onder de bezielende leiding van elektricien Erik Wesker, werd het huidige systeem ingebouwd. Aangezien de dynamo al bij een van de eerste tochten de geest had gegeven, was deze net nieuw. De accu's waren ook niet meer in al te beste conditie, dus ook die vernieuwd. Vele tientallen meters kabel verwijderd, nieuwe en zwaardere omvormer geplaatst en het oude schakelbord omgebouwd. Nadien, nooit meer elektrische problemen gehad!

De motorkamer is verder volledig kaal gemaakt en opnieuw in een industriële lak gezet. Wat een ruimte lijk je dan opeens te winnen door gewoon helderwitte schotten en wat verlichting! Het resultaat is prachtig en mag gezien worden (alleen de motor nog een keer aanpakken) en het is misschien wel mooier dan het bij nieuwbouw was. Tegelijkertijd heb ik de winter gebruikt om verder in het verleden van de Bia te duiken. De Industrie 2D4 met motornummer 4007 is in 1948 uit de fabriek in Alphen

gekomen. Ze werd besteld door scheepswerf Figeé uit Vlaardingen voor de Shell 63. In 1953 gaf de oorspronkelijke Kromhout M3 met motornummer 2049 de geest. Deze motor was in 1921 besteld door scheepswerf Schouten voor 6485 gulden. Waarom de Industrie al zo snel beschikbaar kwam voor de Bia is mij onbekend, maar in 1954 is deze motor ingebouwd en tot aan de dag van vandaag levert ze trouw haar 40 pk bij 380 toeren.



In het voorjaar van 2016 ontving ik een mail van Wim de Bruijn. Hij stelde zich voor als oud Industriemedewerker en tevens oud-chef van het motorenlaboratorium van Shell. Hij had de Bia via de website teruggevonden en bewaarde goede herinneringen aan het schip. Hij wilde graag een keer komen kijken. Tijdens een bezoek in april van dat jaar heb ik weer waardevolle informatie ingewonnen over de geschiedenis van de Bia, die ik dankbaar heb gebruikt op mijn website. Als bonus ontving ik nog een origineel relatiegeschenk van Motorenfabriek de Industrie. Een reiswekkertje met het Industrielogo.

Via Wim de Bruijn kwam ik uiteindelijk in contact met de laatste Shellschipper van de Bia, Jan Post. Na het beëindigen van de personeelsvaart door Shell, heeft Jan nog vele jaren met Wim in het motorenlab gewerkt. Na zijn pensionering heeft Jan een sleepboot gekocht, de Corsy. Een Amsterdammer met een Modagmotor die hij volledig heeft gerestaureerd. Met het toenemen van de jaren heeft hij het schip verkocht en inmiddels vaart hij met een jacht door Nederland.

Tijdens een bezoek aan Wijk bij Duurstede hebben Jan en ik uitgebreid gesproken. Hij was tevreden 'zijn' Bia weer te zien. Alleen over de kleurstelling was hij minder enthousiast. Klopt geen moer van Ruud, was zijn commentaar. Maar hoe moest het dat Jan? Het moet een hele speciale kleur groen zijn. Donkerder dan nu, maar lichter dan de tjalk hierachter. En het dek moet zwart, de kop wit, er hoort een bies op, het staande werk van de reling moet ook wit en de naam moet op de huid en niet op de kop! Maar die kleur groen? Uiteindelijk bleek zijn opmerking dat 'het de kleur van het Gemeentelijk Vervoersbedrijf' moest zijn, de sleutel Wikipedia gaf uitkomst.

Resedagroen, RAL 6011.

Resedagroen dus, olijfgroen zeg maar. Best een heftige kleur. Zal dat wel staan? Bovendien, wat is origineel. Dit is het kleurenschema vanaf de jaren 50, maar zo is ze vast niet van de werf gekomen. Maar we leven in de 21e eeuw. Een collega van me is handig met fotoshop. Dus een mooie foto gepakt van de Bia en haar 'virtueel' laten verven in de kleuren zoals door Jan aangegeven. En toen de twijfel. Wel mooi, niet mooi. De foto een maand op mijn bureau laten staan, advies gevraagd bij anderen en in mei toch de knoop doorgehakt. We gaan het doen.

"We" was in dit geval de onvolprezen Joop ten Heuvel. Oud binnenschipper, die heel graag de metamorfose wilde doorvoeren. En dat heeft hij gedaan! We hebben de relings laten verwijderen en herstellen en het schip is volledig kaal gemaakt. Ruim 2 maanden intensief werk hebben geleid tot een prachtig en historisch kloppend resultaat. Ook de buitenbanken op de accommodatie en in de boeg zijn hersteld. Het gelakte hardhout in combinatie met het groen zijn bijzonder en hebben al menig compliment opgeleverd.



In het vooronder had de vorige eigenaar 4 kinderbedden laten maken. De bovenkooien had ik er al direct uitgehaald, maar een verdere aanpassing was gewenst. Bij het verwijderen van het hardboord, een prettige verrassing. De originele hardhouten betimmering was nog aanwezig. Er zijn inmiddels 2 nette bedden aangebracht en Joop heeft alles strak in de lak staan. Meevarende passagiers hebben zo een stukje privacy aan boord.

Tijdens de laatste sleepbootdagen in Vianen was Jan Post weer aan boord. Zaterdagavond is hij meegevaren tijdens de avondvaart. Hij is tevreden en ik niet minder. Symbolisch ontving ik zijn Shellpet, die nu een ereplekje aan boord heeft gekregen.



Ik zou nog uren kunnen vertellen over de Bia en de bijzondere ontmoetingen. Zoals met Jacob Los, de zoon van Willem Los, de eerste schipper van de Bia, 97 jaar oud, maar nog vol verhalen over de geschiedenis van het schip. Bijvoorbeeld over de tochten naar de Wieringermeer in de hongerwinter om aardappelen te kopen. Kijk maar eens op de website voor zijn verhaal.



De Bia is nog niet klaar, maar wel een heel eind. De inschrijving als varend monument klasse A onder nummer 143 is afgerond. Ik wil de motor nog weer in nieuwstaat schilderen. De uitzetboordlichten moeten nog hersteld worden en zal ik nu wel of niet een boegschroef inbouwen? Een beunkoeler? Voldoende plannen en dromen nog. Volg het maar op de website of op facebook. Wat mij betreft, nog vele jaren!



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

Naam: Hydra

Bouwjaar: 1911

Eigenaar: J.A. Krijger

Thuishaven: "Botterwerf" Huizen (NH)

Lengte (in meters): 12.25 m

Breedte (in meters): 2.95 m

Diepgang (in meters): 1.10 m

Kruiphoogte (in meters): 2.40 m

Brandmerk: 7016B

Plaats werf: Makkum

Land werf: Nederland

Motor merk: Glöckner Deutz

Motor type: D7658-1

Motor bouwjaar: 1954

Motor PK: 116

Motor aantal cilinders: 6

Keepkoppeling merk: Reintje

Keerkoppeling bouwjaar: 1954

Schroef materiaal: Gietijzer

**Naam: Intento**

Bouwjaar: 1900

Eigenaar: S. Voetstra

Thuishaven: Zwolle

Lengte (in meters): 13.78 m

Breedte (in meters): 3.90 m

Diepgang (in meters): 1.70 m

Kruiphoogte (in meters): 1.50 m

Brandmerk: 10071BRott1957

WATERVERPLAATSING (in ton): 10.00

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: Mason

Keerkoppeling type: n1.3-5/1

Keerkoppeling bouwjaar: 1994





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

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

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 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 OOK VOOR TAXATIES
3133 AV Vlaardingen info@doevemakelaar.nl
☎ 010-2489830 www.doevemakelaar.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:

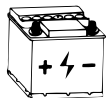


Andere activiteiten van de stichting zijn o.a.:

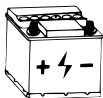
Wetenschappelijk onderzoek naar de historie van de Sleep- en Duwvaart in Nederland en vastlegging daarvan in bestanden.

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



Duw-Sleepvlet 'Odette', Sl, bj. 1949, afm. 14.60 x 3.68 x 1.48m. Scania 300 PK, revisie 2015 > 400 uur, nieuwe generator, 2 x elekt. koppellier, beweegbaar stuurhuis voorbereid, gr. achterdek, 2 slppl. toilet, verwarming. € 75.000,-- ex.

Duw-sleepvlet, werkboot 'Jerome', S.I. bj. 1961, afm. 12.28 x 3.07 x 0.95m. Volvo Penta 177 PK, 2 x koppellier, 2e stuurstand, gr. achterdek, 2 slppl. in salon, toilet, verwarming. Alles volgens de eisen van de S.I. Compl. nieuw viak. € 39.500,-- ex

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 slppl. 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, Hiab kraan hydraulisch, 2 hydraulische spudpalen, ankerlier. Alles volgens de eisen van de S.I. € 65.000,-- ex.

Compl. ex Passagiersschip 'Susanna', bj. 1927, afm. 18.15 x 3.92 x 0.95m. DAF 80 PK, genset, groot (zon) dek, ruime brug v.v. divers app., praktisch kombuis met bar, gr. salon op dekhoogte en zicht over water. Buitenkansje maar heeft verbeurt nodig. € 19.500,--

Schepen te koop gevraagd 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

OPDUWERS OP GROOT WATER



**Opduwer Hendricus op de Waterweg.
Foto: Ronald Tetteroo**



Foto: Corine v.d. Lans

Naam: Jacob M

Bouwjaar: 1913

Eigenaar: H Stolk

Thuishaven: Werkendam

Lengte (in meters): 17.00 m

Breedte (in meters): 4.32 m

Diepgang (in meters): 1.80 m

Kruiphoogte (in meters): 3.40 m

Brandmerk: 9539B.rott 1956

Waterverplaatsing (in ton): 10.00

Naam werf: Koopman

Plaats werf: Dordrecht

Land werf: Nederland

Motor merk: Deutz

Motor type: VM145

Motor bouwjaar 1929

Motor PK: 150

Motor aantal cilinders: 3

Keepkoppeling merk: Brevo

**Naam: Leo 2**

Type: Sleepboot

Bouwjaar: 1927

Eigenaar: T Heggen

Thuishaven: Yzendoorn

Lengte (in meters): 6.88 m

Breedte (in meters): 2.14 m

Diepgang (in meters): 1.35 m

Kruiphoogte (in meters): 1.50 m

Brandmerk: 126bmaastr1953

Waterverplaatsing (in ton): 10.00

Naam werf: Den Heeten

Plaats werf: Leiden

Land werf: Nederland

Motor merk: Otto Deutz1

Motor type: Rme 327 gloeikop

Motor bouwjaar: 1924

Motor PK: 24

Motor aantal cilinders: 1

Keerkoppeling type: 1924



Naam: Nostalgie

Bouwjaar: 1904

Eigenaar: F Icher

Thuishaven: Raamsdonksveer

Lengte (in meters): 18.60 m

Breedte (in meters): 4.20 m

Diepgang (in meters): 1.70 m

Kruiphoogte (in meters): 3.50 m

Brandmerk: 931-b-1951 zwolle

Waterverplaatsing (in ton): 10.00

Naam werf: v/d Giessen

Plaats werf: Krimpen ad IJssel

Motor merk: Industrie

Motor type: 2D6

Motor bouwjaar: 1959

Motor PK: 110

Motor aantal cilinders: 2

Keepkoppeling merk: Kuijpers

Keerkoppeling type: BK3

**Naam: Polaris**

Bouwjaar: 1914

Eigenaar: W.A. van Berchum

Thuishaven: Werkendam

Lengte (in meters): 19.79 m

Breedte (in meters): 4.38 m

Diepgang (in meters): 1.74 m

Kruiphoogte (in meters): 3.65 m

Naam werf: Bonn&Mees

Plaats werf: Rotterdam

Land werf: Nederland

Werknummer: 272

Motor merk: Worthington

Motor type: BB6

Motor bouwjaar: 1942

Motor PK: 180

Motor aantal cilinders: 6

Keepkoppeling merk: Brevo

Keerkoppeling overbrenging: 1:2



Naam: Risico

Bouwjaar: 1937

Eigenaar: J. & G. Baas

Thuishaven: Sloten

Lengte (in meters): 9.00 m

Breedte (in meters): 2.55 m

Diepgang (in meters): 1.20 m

Kruiphoogte (in meters): 4.50 m

Naam werf: Bodewes en Dutmer

Plaats werf: Groningen

Land werf: Nederland

Motor merk: GM

Motor type: 371

Motor PK: 85

Motor aantal cilinders: 3

Keepkoppeling merk: GM

Keerkoppeling overbrenging: 1:3

Schroef aantal bladen: 4

**Naam: Sana**

Bouwjaar: 1927

Eigenaar: C.A. Vermeulen

Thuishaven: Veen

Lengte (in meters): 17.35 m

Breedte (in meters): 3.75 m

Diepgang (in meters): 1.50 m

Kruiphoogte (in meters): 3.50 m

Brandmerk: 5930B Rott1938

WATERVERPLAATSING (in ton): 10.00

Naam werf: E.J. Smit

Plaats werf: Hoogezand

Land werf: Nederland

Motor merk: Volvo Penta

Motor type: tmd96

Motor bouwjaar: 1967

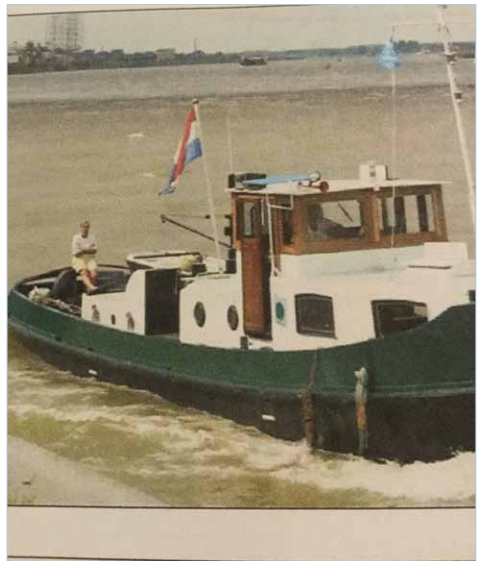
Motor PK: 200

Motor aantal cilinders: 6

Keepkoppeling merk: Masson

Keerkoppeling type: FG hydr

Keerkoppeling bouwjaar: 1967



Naam: Tjerk Hidde

Bouwjaar: 1956

Eigenaar: J. Foekema

Thuishaven: Urk

Lengte (in meters): 20.00 m

Breedte (in meters): 6.20 m

Diepgang (in meters): 2.20 m

Kruiphoogte (in meters): 6.10 m

Naam werf: Neptun Schiffartswerft

Plaats werf: Rostock

Land werf: Tsjechie

Motor merk: Caterpillar

Motor type: 3412 dita

Motor PK: 680

Motor aantal cilinders: 12

Keepkoppeling merk: Reintjes

Keerkoppeling overbrenging: 1:5,2

Schroef aantal bladen: 4

**Naam: Eva**

Type: Sleepvlet

Bouwjaar: 1958

Eigenaar: T.E Bakker

Thuishaven: zaandam

Lengte (in meters): 9.79 m

Breedte (in meters): 2.81 m

Diepgang (in meters): 1.50 m

Kruiphoogte (in meters): 2.00 m

Brandmerk: 4150 B Dord

WATERVERPLAATSING (in ton): 15.00

Naam werf: Boer

Plaats werf: Sliedrecht

Motor merk: Daf

Motor type: 615 DF

Motor PK: 97

Motor aantal cilinders: 6

Keepkoppeling merk: ZF

Keerkoppeling type: Bw 30E45

Keerkoppeling overbrenging: 4.5:1

Schroef aantal bladen: 3



12E NIJKERKSE SLEEPBOOTDAGEN 2017

HARTELIJK BEDANKT voor jullie aanwezigheid: Anna, Assistent, Beer, Brom-Brom, Calypso, Carmen, Carpe Diem, Corry, Dianne, Dickens, Dina, Douwe, Elbe, Fe-Ja, Gerrie, Kotter Geert met opduwer Actief en consoleboot Thijme, Geertje II, Insulinde, Intento, Jacoba II, Jan van Gent, Jutter, Kraak, Krijgsman VI, Laura, Libben, Magda, Milena, Nautica, Neeltje Jacoba, Nostalgie, Orca, Oude Waal 1, Poolster, Sterre der Zee, Storm, Theodora, Titon en Verona.

Op donderdag 31 augustus en vrijdag 1 september kwamen de sleepboten, sleepvletten en opduwers aan. Op vrijdag was er een captainsdinner. De verlichte boten, een Zeemanskoor en het prachtige weer trokken 's avonds enorm veel publiek naar de haven.

Burgemeester Gerard Renkema en Midas Dekkers, bioloog, auteur én schipper van sleepboot Oude Waal 1, namen op zaterdag 2 september de vlootschouw af en hielden een toespraak. Midas Dekkers begon zijn toespraak over een paard. Tja, je bent bioloog of niet. Wij dachten; 'Waar wil hij 'heen' met dat paard?'. Om uit te komen bij de paardenkrachten van de sleepboten! Wij vonden het enorm leuk dat Midas Dekkers de opening wilde verrichten.



Deze dag was er een gevarieerd programma op de kade met medewerking van ondermeer brandweer, oldtimers, stationaire motoren, smid, vaargroep, rondvaartjes, waterscouts, landscouts, schminken, havenmarkt, kapel, shantykoor, doedelzak-speler, streetdance, countrydancers, kunstenaars en goede doelen.

Dankzij de boten, de deelnemers en activiteiten op de kade, de sponsors, het massaal toegestroomde publiek en het fantastische weer al die dagen werd het een geweldig evenement waar we met plezier op terugkijken!

Foto's van de Nijkerkse Sleepbootdagen, gemaakt door Arjen Gerritsma, staan op: www.fotonijkerk.nl en een filmpje van de opening door nijkerk.nieuws.nl op: <https://youtu.be/rCF113bxJos>

Hartelijke groeten en tot ziens,
Evert en Belinda van der Horst en crew
Mslb. Magda



VAREN VOOR DE STICHTING "VAARKRACHT"

Op de jaarvergadering van dit jaar was er een presentatie van de stichting "Vaarkracht", deze stichting organiseert boottochten voor mensen en hun verwanten die in aanraking zijn met kanker.

Omdat we wel van varen houden en geen echte hekel aan mensen hebben, is er contact gezocht met de Stichting met de melding dat we wel een dergelijke dag kunnen organiseren in omgeving Sneek. Via een nog bekende mailinglist wat sleepboten uit de omgeving gevraagd, en daar kwamen al snel de Nestor, Torque, Hester, Annie en de Feint met een positief antwoordt. Dus 19 augustus als datum geprikt, en via mail contact gehouden met de stichting over het hoe en wat.

Er was enig verschil van mening van wat wij, al dan niet zouden doen naast het varen, maar daar waren we in goed overleg snel uit. De aanmeldingen waren zo groot dat er via Facebook nog de Trekwijk bij gevonden werd, langs App contact, de En Avant en op dag zelf nog de Nes gecharterd. Daarnaast nog een App groepje opgezet, waarbij voor Jaap Beetsma van de Feint een wereld opening en onze telefoon geheugens vol raakten met veel geschreeuw en weinig wol. Dus iedere opmerking dat 50 plussers niet met de huidige techniek kunnen omgaan, wordt nu keihard afgeserveerd!. Piet P. voorspelde hondenweer, dus waren we verzekerd van redelijk weer.



Alle boten hadden zich op de avond ervoor verzamelt in Sneek, en met zijn allen hebben we, met de Djati als Veerpont, de plaatselijke chinees een topavond bezorgd! Waarbij aan een tafelzijde veel motor gepraat was, wat de beide Deutz eigenaren deed verzuchten dat ze toch maar saaie motoren hadden, is nooit wat mee dus ook niets over te praten. Misschien dat dat gezegde van hond en gelijkenis baas ook op motoren en hun eigenaren slaat?

De zaterdag was winderig maar begon mooi. Vaarkracht kwam met een begeleidingsteam, broodjes werden gesmeerd en verdeeld. Nadat de gasten kwamen zijn deze verdeeld over de boten en kon er gevaren worden.



De gloeikop Industrie van de Feint moest kwartier van te voren gestart worden, maar bij wegvaren ging hij de verkeerde kant op draaien, dus vertrek werd wat verlaat. Wij van de snellopers hebben maar weer gezocht en wat rondjes gevaren.

Eerst zijn we door Sneek gevaren waarbij de brugwachters alle medewerking gaven, richting Langweer, en via Sneekermeer, Terhorne weer naar Sneek. Een flinke bui gehad maar ook dat vonden de mensen prachtig en begonnen zelfs oud Hollandse liedjes te zingen (van deze kant beschouwd als minder prachtig). Laatste stukje was een aantal toch wat zat van het aanpassen aan de snelheid van de Feint dat er op Sneekermeer een paar stevige golven getrokken moesten worden (mooi ding zo'n gloeikop, maar vooral op een kar aan de kant werd er door sommige schippers verzucht).



In Sneek de gasten weer ontscheept en de conclusie is dat zowel de gasten en de schippers een mooie dag gehad hebben , waarbij de meesten aangaven dat het voor herhaling vatbaar is. Een kleine domper was, dat achteraf bleek dat het big end lager van de Feint uitgelopen was, en daarom de week erop door een wisseldienst van de Hester en de Torque naar de ligplaats in Leeuwarden gebracht moet worden. We wensen Jaap nog succes met het repareren hiervan!

Marcel van der Molen
Djati

SAIL DEN HELDER

Een bedankje voor de mensen die de aanbrengtocht naar Sail Den Helder mogelijk maakten. Het was erg mooi weer, de sfeer was goed en ook de lokaties waren goed gekozen. Daar komt heel wat voor kijken, vergis je niet. Dus willen wij onze waardering uit spreken naar Cees en Anita van de Mslb. Citius en natuurlijk Martin de Boer, die hebben het erg goed gedaan, TOP!

Ik hoop ook dat we het allemaal zo ervaren hebben. Ook de aankomst in Den Helder was perfect. De ligplaats was goed geregeld, men kwam zelfs vragen of het naar onze zin was. Stroom en drinkwater ten overvloede, dat was ook nodig met die WARMTE!

Al met al een goede aanbrengtocht en een mooi SAIL Den Helder. Wij kunnen er mooi op terug kijken en wij hopen velen met ons. Nogmaals bedankt Cees, Anita en Martin en vele anderen. Ook de boten en schepen die dit mogelijk maakten, want samen zijn we sterk.

Groetjes Wim en Tini (Mslb Spes).



Foto's: Fam van Dongen



REPARATIE STERRE DER ZEE

Hallo beste lezers,

hierbij wil ik even een stukje schrijven over de reparatie van onze MWM die na de reis van Frankrijk stuk was gelopen. Wij waren weer in Nederland in Limburg toen onze MWM begon te kloppen en er rook uit het carter kwam.

Dat gebeurde ter hoogte van Wansum en ik tegen Jantina zei; we kunnen beter hier naar binnen varen. Dat was bij de jachthaven van Wansum, dus zo gezegt zo gedaan, want de poelie van de dynamo was ook los aan het gaan en die rammelde.

Toen we daar vast maakten en ik de poelie vast wilde zetten, lukte dat niet in mijn eentje, en ik heb toen onze zoon Louwrens gebeld. Die kwam 's avonds nog even langs en hebben wij de poelie samen vastgezet en zijn we de volgende morgen maar weer gaan varen. Maar na een poosje draaien kwam er toch weer rook uit het carter en toen zijn we beneden Sambeek blijven liggen en hebben wij op Henk van Bommel van de HE-AN gewacht.

Die ik had gebeld en hij zei toen direct; ik kom naar je toe, wat wij natuurlijk hartstikke mooi vonden.

Hij kwam 's avonds bij ons en we gingen de volgende dag weer varen, ik heb toen de verzekering gebeld om te vragen of ze dat goed vonden. Toen begonnen ze wel eerst moeilijk te doen want er zat geen SI op de He-An en toen zijn we niet verder dan Nijmegen gekomen. Daarna hebben we de Victoria van de firma Krobo uit Zwartsluis opgehaald en zijn we naar Zalk gevaren.

Maar ja daar waren we nog niet mee uit de brand, want we hebben er mensen bij gehad en die vonden dat de krukas er uit moest. Maar dat is wel een beetje erg veel werk en toen heb ik naar de firma RIVO gebeld. Deze man kwam ook kijken en vertelde dat hij het zo kon maken. Wij natuurlijk heel erg blij en we zijn daarom met deze man in zee gegaan. Nu draait de MWM weer naar tevredenheid, hij loopt weer als een zonnetje, dus we zijn erg tevreden over Sjaak Ritkes.

Nogmaals bedankt Sjaak, ook financieel viel het best nog wel mee, en Sjaak heeft veel voor ons betekend. Dus als u reparatie heeft dan kan ik u de firma RIVO aanbevelen. De advertentie staat in de Beting, dus dat is onze ervaring.

Louw Woltheus, Mslb Sterre der Zee