

Inhoud

Van de bestuurstafel.....	4
Sinterklaas varen.....	5
Een reisje Vreeswijk/Terhorne/Vreeswijk 2016.....	7
“Ik geef het roer door aan”.....	16
IJsbestrijding.....	20
Ijsbreker Walvis, de laatste van zijn soort.....	23
Restauratie Motorsleepboot Twiod.....	30
Nieuwsbrief Vreeland 2017.....	34
Evenementenkalender.....	36

Kopij voor de volgende Beting gaarne voor 21 januari 2017 aanleveren.

Aan alle leden van de VDMS:

Het voortbestaan van een behoudsvereniging als VDMS is, mede, gebaseerd op de juistheid van gegevens van de boten van onze leden. Dat is in een ieders belang. Heeft u internet? dan kunt u naast uw eigen gegevens, adres etc. ook uw bootgegevens zelf wijzigen en of aanvullen. Voor de overigen doet de administratie het. Alleen zó kunnen we de administratie en archieven - essentieel bij behoud - compleet en up-to-date houden! Weet u iemand die een sleepboot heeft gekocht/verkocht meld het ons dan ook.

Bestuur:

Voorzitter:

Marcel van der Molen - Mslb. Djati
De Pole 1 - 8774 PD Wolsum
✉ voorzitter@motorsleepboot.nl

Secretaris:

Leonie Wassenburg - Mslb. Luca
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
☎ 06-20680866
✉ hubertschoemaker2@hotmail.com

Algemeen bestuurslid:

Kees van Wijngaarden - Mslb. Rosa Bella
Zandweg 68 - 3454 JW De Meern
☎ 0618550644
✉ 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

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
✉

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. Luca
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

4 GENERATIES MET 56 JAAR VAKMANSCHAP!

Levering en reparaties van alle soorten scheepsschroeven.
Eigen scheepslijft aanwezig voor schepen met een maximale breedte van 6,6



Jooren Scheepsschroeven B.V., Papendrechtsestraat 2a, 3313 CT Dordrecht, T. 078 - 6.133.831

WWW.JOORENSCHEEPSSCHROEVEN.NL



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- & Duwbotten



SCHEEPVAARTBEDRIJF

KORN. KOEHOORN & ZN

ANNO
1975

Tel: 06-53413663

*Schippen
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



Knipper 2x met je ogen... en dan is het alweer december !!

Oeps, Anton herinnert mij aan mijn bestuursstukje voor de Beting (sorry Anton). Zo denk ik, ik heb nog tijd genoeg en zo is de tijd alweer voorbij gevlogen. Daar waar voor de scheepjes nu een wat rustiger tijd is aangebroken is het voor ons alweer topdrukte.

Kadervergadering

6 november; de kadervergadering. Ff lekker bijpraten met alle commissieleden. Wat gaat goed, wat kan/moet anders? Er zijn op alle fronten goede suggesties gedaan waar we ook allemaal mee aan de slag gaan. Maar wat willen onze leden nu eigenlijk? Iedereen persoonlijk bellen, daar gaat te veel tijd in zitten. We gaan proberen via een enquête hier meer inzicht in te krijgen. Dus hopen dat iedereen ook even een paar minuutjes tijd wil nemen om deze in te vullen.

Jaarvergadering 2017

De datum voor de jaarvergadering 2017 is afgestemd met de locatiebeheerder. Voor degene die het nog niet hebben meegekregen via de nieuwsbrief, website of Facebook-pagina, deze is 25 maart a.s. in Zeist.

NSD VIANEN

Begin november hebben we een fantastisch startgesprek gehad met de organisatie uit Vianen. Ook hierin is besproken; wat gaat goed, wat kan beter en vooral wat kunnen we vernieuwen? Er zijn mooie nieuwe ideeën over tafel gegaan. De haalbaarheid hiervan en beschikbaarheid van een aantal mensen wordt momenteel onderzocht, want ja... ondanks sommige topideeën, regels zijn ook nog eens regels en niets gaat voor niks. Maar hoe ver kunnen we toch gaan, binnen die lijntjes. NSD Vianen valt dit jaar rond 25 mei. Dat is behoorlijk dicht tegen de langste dag aan. Voor de verlichte avondvaart is men dan ook bezig om een leuk item te koppelen. Dat 'het moment in de sluis' moet worden veranderd, daar is ook iedereen het over eens en ook daarvoor liggen verschillende ideeën.

Binnen onze eigen commissie is ook afgesproken dat we éénduidiger om moeten gaan met de zgn. 'slecht ter been afspraken/kleine kinderen aan-van boord/hond aan- van boord' afspraken. Er wordt momenteel gekeken hoe we dit op het inschrijfformulier concreter kunnen uitvragen en in welke mate dit gehonoreerd kan worden gezien de ruimte die we beschikbaar hebben.

Er liggen verzoeken om de indelingen van de schepen beter/eerlijker te regelen. Schippers met een baan of jong gezin die pas op het laatste moment kunnen afreizen willen ook graag eens een prominentere plek. Nu lijkt dat voorbehouden aan de

schepen/schippers die hiervoor meer ruimte hebben gedurende het jaar. Hier buigt een aantal commissieleden zich momenteel over. Het ontwerp voor de plaquettes voor de NSD 2017 is gemaakt en die zijn inmiddels in bestelling evenals de wimpels. Iedereen is razend enthousiast en heeft er zin in. Ik ben benieuwd ☺.

Winteruitje

Het idee om een winteruitje te organiseren heeft ook handen en voetjes gekregen. Veel mensen geven aan het ook eens leuk te vinden om elkaar in de winter tegen het lijf te lopen. Dus ben ik op zoek gegaan naar iets wat iedereen leuk lijkt te vinden in combinatie met het betaalbaar houden ervan. De SHVP wil voor de vereniging een weekend organiseren waarop men met 100 personen per dag kan komen kijken (en een hapje mee-eten) bij de draaiende motoren. Ondanks dat zij 17 december jl. zelf een goed bezochte open dag hebben gehad, waardoor ik het risico loop dat veel leden al geweest zijn, denken wij dat dit toch een mooi moment is om op een mooie plek samen te komen. De uitnodiging hiervoor staat op de website, Facebook en is via de nieuwsbrief verspreid.

Staat voor nu nog op het programma: het jaarverslag van 2016 verwerken, de notulen, agenda en genodigden voor de ALV voorbereiden, de aanmeldingen voor het winteruitje structureren, stukjes voor de Beting van 2017 voorbereiden, etc

Nou, zo te zien geen moment om me functioneel te vervelen tijdens de kerstvakantie.

Namens het bestuur,
Leonie Wassenburg- de Jonge
Secretaris VDMS



Ook in 2016 heeft Jacques, Sinterklaas en vele zwarte Pieten met ons schip Rozemarijntje over de Amstel naar Uithoorn gevaren. Op 6 december hebben we de Goedheiligman ook weer teruggevaren over de Amstel richting Spanje.

Jacques Maerten en Gonnie Blauwhof.

NHV VERZEKERINGEN

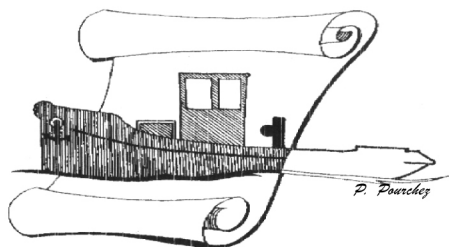
Uw partner in varen, veiligheid en verzekering

biedt aan:

COLLECTIEVE VERZEKERINGEN

exclusief voor leden van

VERENIGING DE MOTORSLIEPBOOT



Pluspunten:

- Collectiviteitskorting
- Uitgebreide dekking
- Verschillende dekkingengebieden
- No claim korting tot 40%

Ook voor sloopshypotheke kunt u bij ons terecht.

Wilt U meer weten?

Stuur of fax uw gegevens of bel naar:

NHV Verzekeringen, Arcadialaan 40, 1813 KN, Alkmaar

☎ 072-5402488 of 📠 072-5401464

EEN REISJE VREESWIJK / TERHORNE / VREESWIJK 2016

Hallo, hier een verslag van een reis die de opduwer Conjo maakte dit jaar, naar het noorden van het land, langs een wat alternatieve route. Terhorne was de vakantiebestemming van mijn broer en tevens mede eigenaar. Die had daar met zijn gezin een huisje gehuurd, en wilde daar uiteraard zijn eigen boot erbij leggen om lekker door Friesland te varen. Hij vroeg of ik wilde helpen de boot heen of terug te brengen en het leek mij leuk om dit samen met mijn 9 jarige zoon Sam te gaan doen. Als je je kwaad maakt ben je in 2 dagen in het noorden, maar dit jaar hebben we er een week extra vakantie voor uitgetrokken om met zijn tweeën via een wat alternatieve route naar het noorden te varen. Een route door Noord Holland naar Friesland.

Sam en ik gaan al sinds hij 5 jaar is één keer per jaar met de opduwer een nachtje of een weekeindje op stap. Lekker primitief leven, beetje fikkie stoken en op de puts kakken. Super natuurlijk, maar dit wordt wel een echt reisje i.p.v. een rondje om de kerk!

Het weer speelt bij deze route wel een beetje mee. Ik wilde niet aan de westkant van het IJsselmeer uitgewaaid komen te liggen en mijn broer melde dat hij in zijn vakantie de boot daar maar op moest gaan halen. Het IJsselmeer is water waar je rekening mee moet houden, zeker met een opduwer. Ervaring hebben we genoeg, maar een oversteek maken met de Conjo deden we eerder altijd opvarend met een ander schip, of ik had haar afgezeild in een sleep hangen. De keuze voor het nemen van de “westelijke” route via Noord-Holland is pas gemaakt op de dag van vertrek. De “centrale” of “oostelijke” route (via randmeren of Nederrijn en IJssel) hebben we in het verleden al meermaals gedaan en ik was er dus wel een beetje op gebrand dit keer een “verse” route te gaan proberen.

Dag 1; Zaterdag 16 juli 2016

Alles voor de reis was al aan boord gebracht, op wat kleding en voedsel na en de boot lag volgetankt gereed.

Om 10:00 uur vertrekken we uit Vreeswijk waar we aan de rivier, naast de Lekbrug onze zomerligplaats hebben. Het weerbericht is al weken wisselvallig maar laat duidelijk een opgaande lijn zien later in de week. Na het opvaren van de Lek verlaten we deze direct weer via de Beatrix sluis om onze route richting het westen op te gaan pakken.

Na 2 uurtjes klotsen op het Amsterdam Rijnkanaal bereiken we Breukelen om daar bakboord uit te gaan de Groote Heikop op. Het plan is vandaag binnendoor via Wilnis en Mijdrecht richting de Amstel te varen. Op de Bijleveld bij Kockengen stoppen we voor de lunch, een broodje worst, en het strekken van de benen of “om ff te chillen” zoals dat heet als je 9 jaar bent...

Daarna varen we via de Geer en door de Oudhuijzer sluis richting Wilnis. Het laatste

stuk naar Wilnis gaat mak aan over de kaarsrechte, smalle en ondiepe Wilnise zuwe. Tot nu toe is het nog bekend water voor ons, maar het is hier altijd prachtig. Bijna geen verkeer terwijl het toch midden in de randstad ligt! In Wilnis gaan we bakboord uit richting Mijdrecht. De bruggen draaien vlot tot Mijdrecht waar we net de aansluiting missen met een konvooi wat ons tegemoet is gekomen. De brugwachter bediend hier meerdere bruggen dus bij de eerste brug van Mijdrecht moeten we een kwartiertje wachten. Vanaf de Ringvaart rond Mijdrecht moeten we straks ergens gaan afslaan naar de Kerkvaart. Ondanks dat ik het bord wel gezien had, leek het echt maar een smal zijslotje, met al die bomen die erover groeien.

Ik ben hier dan ook nog niet eerder geweest. Het eerste stukje Kerkvaart is amper twee meter breder als de Conjo met in het midden nog een bruggetje. Tegenliggers passeren zou dan ook niet makkelijk zijn, maar ook hier zijn we weer de enige vaart. Daarna doen we vlot het laatste kaarsrechte stuk van de dag tot aan de Ponskoekersluis waar we de eerste overnachting gepland hebben. Na een potje voetbal en eten koken halen we nog een ijsje bij de sluiswachterster. Het is een lief klein sluisje met mooie vrije ligplaatsen erbij. We hebben onze route deze week zodanig gepland dat we op groot en klein water zullen gaan varen en overnachten op klein water.



Over-

1 Ponskoekersluis.

nachting

Dag 2; Zondag 17 Juli

We zijn wat vergeten... Een muggengaas... Hij lag wel klaar, maar klaarleggen is niet genoeg hè. Dus zijn we vannacht lek gestoken en hebben onrustig geslapen. Het is ook wel weer even wennen om in de kuip van de opduwer te slapen. We laten de klamboe brengen door moeders nu we nog in de buurt zijn. We hebben nog een paar nachtjes te gaan aan de waterkant en dat is niet fijn als je muggenvoer bent!

Na het ontbijt vlot de Kromme Mijdrecht op geschut. Gisteren was het nog een grijze dag, maar vandaag begon al lekker met een zonnetje en het beloofd een mooie dag te gaan worden. Het gaat vlot tot Ouderkerk waar we de gemiste spullen ontvangen en samen uitgebreid lunchen. Amsterdam doemt op met bijbehorende drukte. Het is een beetje een flutzomer tot nu toe, dus op deze eerste mooie zondag sinds tijden is het smoordruk op de Amstel en in de grachten. We nemen vandaag dus maar de kortste route naar het IJ. De chaos en zondagsschippers laten we snel achter ons als we de IJ haven indraaien, al nemen we nog wel even de tijd de “Koningdam” van de HAL te bekijken die aan stuurboord bij de Cruiseterminal ligt. Sam vind hem erg groot, en dat is hij ook. Het verblijf aan boord zal ook iets luxer zijn als op ons scheepje, maar ik zou toch niet willen ruilen..



Koningsdam IJhaven

Na het weerbericht voor de laatste maal gecheckt te hebben en omdat ze op de Koningsdam geen directe sleepbootassistentie nodig blijken te hebben keren we om en gaan richting Zaandam. De routekeuze is nu definitief “west” door Noord-Holland geworden. De wind is tegen en stevig ook, dus we moeten even twee uurtjes tegen de golven in beuken tussen de grote jongens op het Noordzeekanaal. Mijn matroos is het snel zat, en ik snel zeiknat, maar eenmaal in Zaandam geschut wil ik daar eigenlijk niet blijven liggen. Daar hebben we een oplossing voor, meneertje heeft op het IJ een droog plekje onder het achterdek gevonden met de tablet. Daarmee is hij al een paar uurtjes zoet. Al staat de boot op zijn kop, hij vind het prima daaronder en heeft nog geen eens zin om de mooie pakhuizen en de molens aan de Zaanse Schans te gaan bekijken.

We draaien de Zaan af na Wormerveer voor het overnachten en schutten door de Poelsluis “De Poel” in. De waterkaart vermeld een meter waterdiepte en een jachthaventje, maar beide zaken zijn niet aanwezig. Gelukkig is het zachte modder in “de poel” dus we komen er wel en van de eigenaar van de voormalige jachthaven,

wat nu een hotel is, krijgen we toestemming gratis te overnachten aan zijn steigers. We hebben geen sanitair, maar wel stroom voor de koelkast en WiFi voor Sam, want dat heb je af en toe nodig papa... zucht. We zwemmen nog even in de prut, want het is warm en het water maar kniediep. s' Avonds drinken we nog een lekker koud biertje en een fristi op het terras, om toch een beetje havengeld te voldoen.



Poelsluis

Dag 3; Maandag 18 Juli

We baggeren terug naar het sluisje en schutten terug de Zaan op. Wederom zo'n prachtig klein gemetseld sluisje waar we ons als opduwer lekker groot in voelen. Het is nu al erg warm en gisteren was het bepaald niet lekker badderen, dus na een kort stukje varen gaan we op het Alkmaarder meer eerst maar eens echt zwemmen en ons wassen.

Daarna doen we wat geplande man overboord manoeuvres. Onze aspirant opduwerkapitein moet straks wel kunnen helpen mocht ik op groot water overboord vallen. Al kan hij inmiddels redelijk sturen, voor het bedienen van de koppeling is hij nog te klein.. dan valt hij van zijn kruk en dan ziet hij dus vooruit niks meer. Maar hij kan al snel tegen de wind in een stootwil oppikken op stationaire snelheid en dat is voor nu voldoende.

Vandaag doen we het rustig aan na de lange vaardag van gisteren. In Alkmaar doen we boodschappen, we lunchen op een terras en bekijken de stad met zijn prachtige grachten. Ons Utreg is uiteraard mooier, maar in Alkmaar mogen ze ook eg niet klagen over hun binnenstad. Daarna varen we door tot Broek op Langedijk waar we de polder in schutten. Aan deze broekersluis heb ik zelf ooit nog eens een paar dagen gewerkt en ik vond het daar toen zo mooi dat ik me voornam er snel een keer heen te gaan met de toen net opgeknapte Conjo. Nu was het zover, maar 14 jaar later ofzo..

Ik was daar dus ooit werkzaam om het bruggetje wat over de sluis ligt om te bouwen van een handmatige naar een hydraulische bediening en ik weet nog goed dat we er tijdens het inhangen van het nieuwe brugdek achter kwamen dat deze een meter te kort was! Hilarisch, en je kunt het nu nog goed zien. Een aannemer met een gekrompen duimstok..

We zoeken een plaatsje om te overnachten en we vinden er ééntje in het openlucht-museum wat bij de Broekerveiling hoort. Niet helemaal op openbaar terrein, maar als we weggestuurd worden dan kunnen we altijd nog verleggen nietwaar? Soms moet je een beetje brutaal zijn.



Overnachten Broekerveiling

Dag 4; Dinsdag 19 Juli

Superplekkie en heerlijk geslapen. We ontbijten aan de campingtafels naast de boot (want we liggen aan het terras van het museumrestaurant) en doen een ontbijtje samen met de dames van de horeca die om 09:00 uur beginnen aan hun dienst. De ontvangst is zeer hartelijk en het is erg gezellig. Onze aanwezigheid in het museum wordt zeker niet afgekeurd. En er is ook een prachtig winkelcentrum op 2 minuten lopen voor de broodnodige boodschappen!

We bezoeken het veilingmuseum, dus vertrekken we vandaag pas rond 12:00 uur richting Medemblik. Een stuk van 5 uur over kaarsrechte kanalen en lelijke vaste betonnen bruggen. Het is warm, dus bij elke sluis even snel plonzen om af te koelen. Om 18:00 uur zijn we op IJsselmeer niveau en maken we vast in de Pekelharinghaven, klaar voor de oversteek van morgen. We voelen ons een beetje een klein geklonken buitenaards wezentje tussen al dat moderne zeilende plastic en aluminium, maar hebben daardoor wel een hoop bekijks. Er komen niet vaak opduwers hier meneer, ja das wel duidelijk hoor!



Alkmaar - Medemblik, lang en recht kanaal

Dag 5; Woensdag 20 Juli

Het weer voor vandaag, ZO windkracht vier, en in de loop van de middag kans op onweer.. Ik slaap daarom slecht.. Het weer is de hele week gunstig geweest voor een oversteek maar juist vandaag is het even niet de voorspelling waar we op zitten te wachten. Een beetje op het randje voor ons... We staan daarom om 05.30 op en varen om 06.00 uur uit. Ik wil het grote water over zijn voor het weer om kan slaan en meestal is het s 'morgens vroeg nog wat kalmer qua wind als voorspeld, dus ik hoop uit de lagerwal te zijn voordat de wind aantrekt. Het lijkt bijna windstil in de haven als we opstaan, maar eenmaal in de havenmond waait het toch stevig en eenmaal buiten krijgen we de volle laag. Ik zet nog eventjes door, hopen dat het water iets rustiger wordt uit de ondiepere lagerwal, maar na elke 5 golven zit er een grotere tussen. Conjo prakt zijn kop er tot aan de opbouw in en het water spoelt regelmatig over het dak de kuip in. Nauwkeurig navigeren is uitgesloten bij deze condities.

De kaart wordt nat en het kompas is niet af te lezen. Als we het heel rustig aan gaan doen is het wellicht vol te houden, maar dan duurt de oversteek wel weer erg lang. Het weer kan ook nog verder gaan afknappen, dus ik geef me gewonnen en keer om. Dit is niet verantwoord genoeg en het is ook niet leuk meld mijn matroos. Om 06.40 uur liggen we alweer vast in onze mega box. Het thuisfront keek mee en meld dat het in heel Nederland vanmorgen ZO 3 was om 06.00 uur, maar bij ons hoekje is het ZO 5, en dat is teveel voor onze dikke vlet. De buurman vraagt om half negen hoe laat we gingen vertrekken vandaag.. Uuuuh, toen waren we dus net weer een beetje opgedroogd na het buitenspelen!

Vandaag blijven we in Medemblik. De voorspelling voor morgen is beter, westenwind kracht 2/3. Via de App wisselen we ervaringen uit met collega schippers en het

gezegde “beter goed gelegen als slecht gevaren” geeft wat rust, maar het knaagt toch een beetje. We moeten wel aan de andere kant zien te komen, want nu nog teruggaan is in de planning bijna geen optie meer!

We bezoeken vandaag te voet het gemaal met het Stoommuseum aan het IJsselmeer. Daar kun je, en mag je ook aan beide zijdes prachtig met de boot liggen.. Een gemiste kans, maar wellicht voor andere een goede tip. ‘s Middags lezen we wat in de kuip, maar na een paar uurtjes zijn we uitgebakken.. Het is heet en benauwd in de haven. Op naar het strand om af te koelen. Na een uurtje slaat het weer om en koelt het sterk af. Alle mensen op het strand balen natuurlijk, behalve wij. De wind is 180° gedraaid en het voorspelde koele zeewindje is precies wat wij nodig hebben om over te gaan steken, maar toch niet meer vandaag want de lucht is nu gelijk vol met de voorspelde ontwikkelende onweer frontjes.



Stoommuseum Medemblik

Dag 6; Donderdag 21 Juli

Het weerbericht voor vandaag is fantastisch! Wind West 2, en geen waarschuwingen, dus de wekker is een uurtje later gezet en met deze voorspelling hebben we lekker rustig geslapen na de lange en warme dag van gisteren.

Om 07.00 uur laten we de haven van Medemblik achter ons. Het zicht is matig, met maar 2,5 kilometer zicht gedurende de gehele overtocht.

Na 15 minuten zijn we al eenzaam en alleen op de wereld onder een waterig zonnetje. De oversteek gaat vlot zo en met het minimale windje in de rug is het genieten. Met deze perfecte condities besluit mijn matroos om lekker uit te gaan slapen op het achterdek na 2 dagen vroeg opstaan. Wat een verschil met gisteren!



Vertrek Medemblik

Om 08.40 uur komt er weer wat land in zicht en om 09.00 uur draaien we Stavoren binnen. De planning was eigenlijk gisteren via sluis Hindelopen Friesland binnen te gaan varen. Gewoon omdat dat kan met de opduwer, maar het plan is de boot vandaag te gaan afleveren in Heeg. Omdat ik niet weet hoe lang we over dat sluisje en het stukje binnendoor vanaf Hindelopen doen, pak ik nu maar de snelste route over Stavoren.



Oversteek IJsselmeer

Er ligt niemand bij de pomp in Stavoren zo vroeg deze morgen en de prijs is ook ok dus we tanken gelijk de boot af voor de aflossing van volgende week. We ontbijten

met een stevige uitsmijter en varen in één ruk door naar Gaastmeer waar mijn ouders met hun schip liggen met de rest van mijn kinders al aan boord. Ik parkeer de Conjo's avonds in Heeg, waar mijn broer haar volgende week zal ophalen als zijn vakantie begint.

Ons mooie reisje zit erop maar de Conjo is dan nog lang niet thuis. Mijn ouders hebben met haar vanuit Heeg een rondje gevaren naar Balk over de Lutz, en daarna is ze naar Terhorne gegaan waar ze gedurende de vakantie rond het Sneekermeer gevaren heeft.

De terugreis naar Vreeswijk vanuit Terhorne is wel in twee dagen gevaren, via Lemmer, Noordoostpolder, Flevopolder en Markermeer naar Muiden. Daarna via de Vecht tot Weesp en het A.R.kanaal weer naar Vreeswijk.

Roel Gravesteijn, Opduwer Conjo



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

“IK GEEF HET ROER DOOR AAN”

Gebeld door Kees Duijvesteijn of ik ook een stukje wilde schrijven voor de rubriek “Ik geef het roer door aan....” Meteen ja gezegd, want ik vind dit een goede vaste rubriek in de Beting waar wij meer van elkaar en de sleepboten/opduwers te weten komen.

De Wilhelmina RP 17 is sinds 1992 ons eigendom en we zijn eigenlijk na een paar maanden al lid geworden van de Vereniging de Sleper, wat later na veel interessante perikelen de VDMS werd.

Op vakantie in Friesland lagen we achter de Wieringen van Henk Pander. Zoals gebruikelijk even gebuurd met een biertje en van Henk kreeg ik een stapel verenigingsbladen om eens door te lezen. Na thuiskomst meteen me aangemeld als lid. Het bleek dat de Wieringen en de Wilhelmina zusterschepen zijn, de Wieringen voor Rijkswaterstaat gebouwd in 1938 en De Wilhelmina gebouwd voor de Gemeentelijke Havenpolitie te Amsterdam in 1924. Beide schepen waren een product van de werf De Vries Lentsch Het Fort in Nieuwendam.

De Wilhelmina heeft altijd in Amsterdam gevaren, eerst als Havenpolitie 2 bij de gemeente politie en sinds 10 mei 1949 overgedragen aan de Rijkspolitie te Water, als RP 17 en later ook een tijd als RP72. Het was de enige motor politie sleepboot met de capaciteit om ook snel te kunnen varen als patrouille vaartuig. De neerklapbare stuurhut gaf de mogelijkheid om in de grachten onder alle bruggen door te kunnen varen. Echt veel slepen heeft de boot niet gedaan, behalve wat woonschepen, binnenvaartschepen in de havens en grachten te verplaatsen van ligplaatsen waar ze niet mochten liggen naar andere bestemmingen, soms ook inbeslagnames. De Wilhelmina RP17 was oorspronkelijk uitgerust met een 40 pk Deutz/Brons motor en in 1951 is deze vervangen door een 3 cilinder tweetact Kromhoutscheepsmotor type 3-K -3 met een vermogen van 60 pk.



Deze foto (rond 1924) geeft de vloot van de Gemeentelijke Politie Amsterdam, de tweede boot van links is De Wilhelmina RP17.

Hoe komen we aan de naam De Wilhelmina? Vanuit het korps Rijkspolitie te Water had de RP17/RP72 de bijnaam De Wilhelmina, omdat, als de toenmalige Koningin Wilhelmina in Amsterdam kwam voor tewaterlatingen en officiële bezoeken, zij altijd met de RP17/RP71 door de grachten en havens wilde varen. Wij hebben uiteraard deze bijnaam gehouden en RP17 aan toegevoegd.



Toen wij het schip in 1992 kochten stond er een stalen stuurhut op, niet om aan te zien voor een liefhebber van oude schepen. Het heeft nog een 7-tal jaren geduurd voordat we besloten deze stuurhut te vervangen door de originele teak houten, neerklapbare stuurhut. Met behulp van Reint Roelofs, van Behoudszaken de originele tekeningen te pakken gekregen en in 1998 de stuurhut vervangen, mede door een subsidie van het Prins Bernhard cultuurfonds. Op de werf Het Anker van Arjen van de Zande is de hut gebouwd door een gepensioneerde scheepstimmerman.



Het heeft even wat dubben gekost, maar Keus Weststrate geeft De Wilhelmina nu toch met een teakhouten stuurhut

Tijdens onze jarenlange deelname aan heel veel evenementen werden we zeer regelmatig door een Rijkspolitie boot geënterd. In het begin schrik je daar van, maar al gauw wisten we dat de dienders graag nog even op hun oude bootje wilde kijken. Dus géén controle op alcohol of scheepspapieren, maar het houdt je wel alert !!!



In 1972 is er een DAF 615 met 120 pk ingebouwd, omdat de Kromhout, na lange dienstjaren in een vol continue dienst helemaal op was. De gesproken politiemensen vertelden mij, dat in het laatste jaar de motor niet meer uitgezet werd omdat men bang was dat ze hem nooit meer aan de praat zouden krijgen. Het schip is in 1972 via de Domeinen van de vloot afgevoerd en de nieuwe eigenaar heeft de DAF erin geplaatst. Wij zijn hier erg gelukkig mee, omdat ikzelf géén motorfanaat ben en de enige sleutel die ik hanteer de contactsleutel is.

Als oud 3de, 2de, en 1ste stuurman op de Grote Handelsvaart heb ik wereldwijd met heel veel sleepboten te maken gehad. Ik heb gevaren in een tijd dat er nog geen boegschroeven bestonden dus overal werd gebruik gemaakt van sleepboten. Heel veel respect voor de sleepbootkapiteins die op moeilijke sterk stromende rivieren hun klus moesten klaren, maar het vakmanschap zoals wij die in de Nederlandse wateren kenden was niet overal. In havens als Londen, Antwerpen, Zuid Afrika, China en Zuid Amerika werd er met los hangende draad in één keer vol vermogen gegeven en zeker met alleen staal draad zonder rekker liep dit nogal eens verkeerd af. Sleptrossen braken en schoten hoog boven het schip uit. Helaas hebben wij ook situaties meegemaakt waar op de zeeschepen mensen zwaar gewond raakten aan benen, armen en hoofden. Toen we voor het eerst te maken kregen met polyprop trossen schoten die met een breuk als een elastiekje recht terug naar de bolders aan boord.

Elke 4 jaar gaat De Wilhelmina bij Molenaar's Scheepswerf in Zaandam op de helling. Ik meet zelf de vlakdikte en het noodzakelijke onderhoud wordt gepleegd. Wij hopen nog vele jaren met plezier met deze oude dame rond te varen en aan activiteiten deel te nemen.



IJSBESTRIJDING.

In de 17e eeuw hield men zich al bezig met ijsbestrijding, al was dit niet speciaal gericht op de scheepvaart maar meer op veiligheid. Men hakte en zaagde brandbijten, zodat men in geval van brand snel water kon pakken. Ook hakte men vestebijten voor de waterpoorten om te voorkomen dat overvallers via de waterwegen de vestingen konden binnenkomen. Deze vestebijten waren lange sleuven die voor de wateringangen gemaakt werden. En bij veerbootjes hakte men sleuven naar de overkant als het ijs nog niet sterk genoeg was om er overheen te lopen.

Anders was het in Amsterdam. Omdat het grachtenwater teveel vervuild was om te drinken o.a. door de open riolen en afval in het water ontstonden er ziektes, voor schoon drinkwater was men afhankelijk van de Vecht. Dit water haalde men met behulp van waterschuiten en in de winters, als er ijs lag, gebruikte men ijsleeën met watervaten.

Vanaf 1629 werden er trekschuiten gemaakt met de daarbij horende jaagpaden. Waterschuiten waren een noodzaak voor drinkwater maar ook voor de vele brouwerijen die het water nodig hadden voor de bereiding van bier. In de winter was dit een probleem. Vanaf 1651 ontwikkelde men de eerste ijsbreker die met behulp van paarden door het ijs getrokken werd. Als er veel ijs lag, kon het aantal benodigde paarden oplopen tot wel 60 stuks. Indien nodig, zaagde men het ijs in grote brokken.



Rond 1750 is een ijsbreker ontwikkeld met een soort houten hamer die het ijs kapot moest slaan. In het Rijksmuseum is een model te vinden van deze ijsbreker. Het is echter onbekend of dit model ook echt gebouwd is.



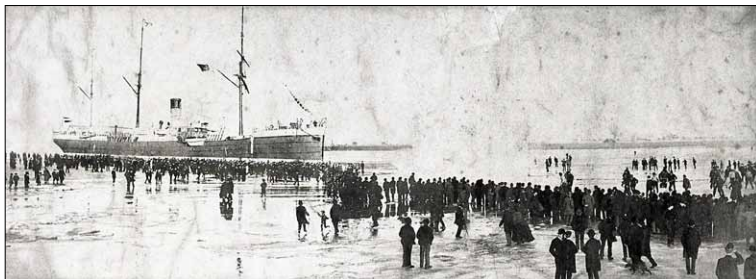
Vanaf 1853 werd de ijsbreker voor het halen van water overbodig. Toen kwam er schoon drinkwater uit de duinen beschikbaar dat via een leiding naar Amsterdam vervoerd werd. In Amsterdam kwamen er tappunten waar men water kon halen.

Ijsbestrijding voor de scheepvaart was altijd al een moeilijke zaak. Vroeger lagen de schepen vaak maandenlang werkloos in het ijs en deden de schippers er alles aan om te voorkomen dat hun schip door het ijs gekraakt werd. Vaak betekende dit het weghakken van het ijs rondom het schip. Door hakken en zagen werd geprobeerd een geul in het ijs open te houden en soms werd er een beroep gedaan op het leger om met explosies het ijs open te houden.



In 1876 werd het Noordzeekanaal geopend. Toen werd het van belang om dit kanaal ook in de winter bevaarbaar te houden. Van 1880 tot 1890 bestond het “Zedelijk Lichaam IJsploeg” om dit voor elkaar te krijgen. Hiervoor werden aandelen uitgegeven. In de winter van 1880/1881 ontwikkelde de werf van Ceudel een ijsploeg om voor een sleepboot te bevestigen die de ijsschotsen onder het ijs schoof, terwijl Goedkoop van de werf 't Kromhout een ijsploeg ontwikkelde die de ijsschotsen op het ijs schoof. Later werden deze twee eigenschappen gecombineerd in één ijsploeg. Vooral voor de sleepboten met hun stoommachines werden deze ijsploegen gebruikt. Soms werden schepen al met een ijsstevan uitgerust. Ook sommige directieschepen waren geschikt om ijs te breken. Een nog varend voorbeeld is de SS Christiaan Brunings van het Scheepvaartmuseum in Amsterdam. De hoofdtaak van al deze schepen was echter niet het breken van ijs. De noodzaak om echte ijsbrekers te hebben begon met het passagiersschip Koningin Emma van de Stoomvaartmaat-

schappij Nederland, dat na een lange zeereis vastgevroren kwam te liggen in het Noordzeekanaal. Sleepboten konden het ijs niet meer breken en ook de inzet van ramschepen van de marine mocht niet meer baten.



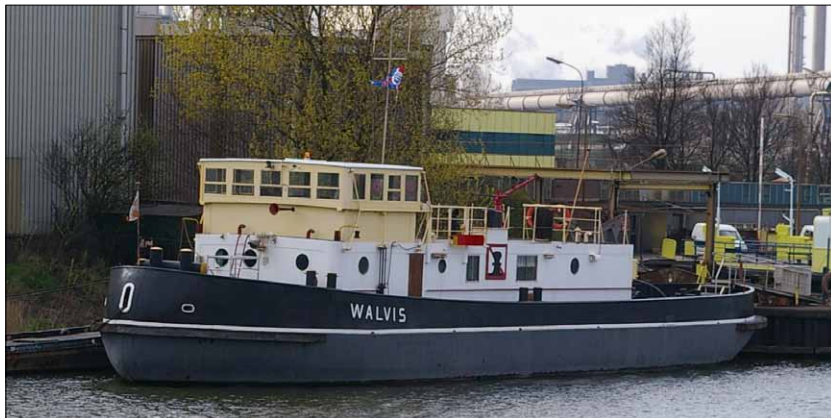
Met man en macht bereikte het schip door hakken en dynamiet na enkele weken de plaats van bestemming. Dit leidde in 1895 tot het oprichten van de VAS (Vereniging voor Algemene Scheepvaartbelangen), een belangengroep van Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam en de Provinciale Staten, met als doel het vaarwater ijsvrij te houden. De eerste twee schepen waren stoomijsbrekers uit Polen. Deze werden door het VAS uit het boek "Das Eisbrechwezen im Deutchen Reich" besteld. Het nadeel van deze schepen was een diepgang van 4 en 5 meter, hierdoor waren ze niet overal inzetbaar. In 1931 liep de ijsbreker Ijsbeer van stapel. Dit was een diesel elektrische ijsbreker met een zg hamerkop. Het ijs werd in grote brokken gehakt. Dit schip deed ook dienst bij brandbestrijding.



In 1949 liep de ijsbreker Walvis van stapel en als laatste in 1969 de ijsbreker Poolvos. Toen de VAS in 1982 werd opgeheven, werden de laatste twee ijsbrekers verkocht.



IJSBREKER WALVIS, DE LAATSTE VAN ZIJN SOORT



De Walvis in Velsen

Al zijn er veel schepen die ijs kunnen breken, toch zijn er maar een paar die echt als ijsbreker gebouwd zijn. Zo waren er uit Polen de stoomschepen Ijsbreker 1 en 2, en verder de Nederlandse Ijsbeer, Walvis en Poolvos.

De meeste zijn er niet meer. De Ijsbreker I en II zijn rond 1965 gesloopt. De winter van 1966/1967 werd de Ijsbeer fataal, door een carterexplosie kwam ze buitendienst en in 1981 is ze gesloopt. In 1969 liep de Poolvos van stapel, een mooier, moderner en zuiniger ijsbreker dan de Walvis. De Poolvos is omgebouwd tot duwboot en voer onder de namen Poolvos, Morgenster, Antarctica II en als laatste bekende naam Jamaica. De dieselelektrische Walvis is bewaard gebleven en ondergebracht in de Stichting Ijsbreker de Walvis. De Walvis heeft net de CBB keuring ondergaan door Register Holland en is weer goedgekeurd tot 2021.



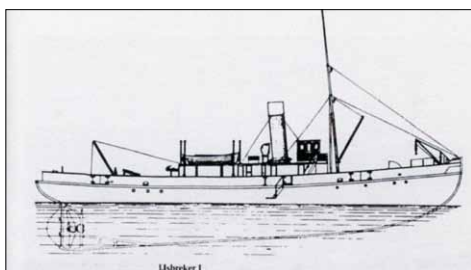
Ijsbreker 1 en 2



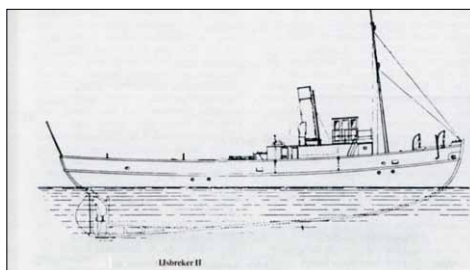
Ijsbeer



Poolvos



Ijsbreker I



Ijsbreker II



Oliehandel Bunkerstation Hooimarkt

Hooimarkt 27 (in het Spaarne)
2011 JB Haarlem Tel.: 023 - 5318531

Gasolie, Diesel, Kerosine voor "Zibro kamin"
Flessengas, Smeermiddelen
"Epifanes" - "Touwen" - "Owatrol" - "Fertan" - Scheepsartikelen

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



De Walvis in zijn element

Al in 1941 is er een bestekboek gemaakt met de voorwaarden tot het bouwen van een nieuwe diesel elektrische ijsbreker. De Vereniging voor Algemene Scheepvaartbelangen, de VAS, te Amsterdam gaf de opdracht tot het bouwen van de Walvis aan Scheepswerf en Machinefabriek Verschure & Co ook te Amsterdam. In 1948 was het schip al klaar maar het duurde tot 7 mei 1949 tot de officiële tewaterlating een feit was. De reden van deze vertraging kwam door de krukassen van de drie motoren. Deze krukassen waren al gesmeed en zouden bij Krupp verder bewerkt worden, maar door de oorlog waren de machines hiervoor niet meer aanwezig. Bij Werkspoor Amsterdam is er toen een draaibank omgebouwd om deze krukassen verder te bewerken.

De Walvis is een extra zwaar gebouwd 30 meter lang schip en heeft een zwaar geconstrueerde 4-blads nikkelstalen schroef met een doorsnede van 1900 mm. Deze schroef vermaalde de ontstane ijsschotsen tot ijsklontjes. De machinekamer is uitgerust met 3 dieselmotoren van NV Machine en Motorenfabriek v/h Thomasen in De Steeg te Gelderland. Deze motoren leveren elk 290 APK en voeden 3 generatoren die in serie 800 ampère gelijkstroom leveren voor de schroefasmotor. Deze dubbelwerkende schroefasmotor levert 675 Pk met een momentkoppel van 7000 kilo. Hierdoor ontstond een trekkracht van 13 ton.

Alles was zo zwaar uitgevoerd omdat de Walvis dienst moest doen als andere schepen niet meer konden uitvaren of vastzaten in het ijs. De aparte motoren waren zodanig opgezet dat er bij uitvallen van één of twee motoren toch nog op de derde motor thuisgekomen kon worden.



De indrukwekkende machinekamer van de Walvis

De hoogste snelheid was 26 km per uur in open water. De Walvis is voorzien van een blusinstallatie met een capaciteit van maximaal 8500 liter per minuut en heeft ook dienstgedaan als brandwacht. Ook voor bergingswerk is de Walvis geschikt. Tijdens de watersnoodramp in 1960 bij Tuindorp Oostzaan zijn de ijsbrekers IJsbeer en Walvis ingezet om het water weg te pompen. Zij hadden samen een capaciteit van 1500 m³ per uur. In de officiële rapporten over deze inzet zijn de rollen van de IJsbeer en Walvis zwaar onderbelicht, laat staan dat ze met naam genoemd worden. Op de Walvis zit een stuwwet voor 109 personen om havenarbeiders naar de schepen te brengen die op de boeien lagen in de Amsterdamse haven. Deze veelzijdige alleskunner leverde in de zomermaanden stroom aan o.a. KNSM schepen maar ook de Willem Ruys, Johan van Oldebarneveld en de Oranje. Aan het eind van de VAS periode waren er twee vaste krachten aan boord, de rest van de bemanning werd o.a. geleend van de KNSM en Rijkswaterstaat. Door de hoogte van bruggen en viaducten werd het stuurhuis inzinkbaar gemaakt.



De ingeklapte stuurhut



IJs was geen probleem

Voor schippers was de Walvis vaak het laatste redmiddel om door of uit het ijs te komen, door schaatsliefhebbers werd het breken van het ijs gehaat. In de winter van 1962/1963 moest de Walvis uitvaren om twee in nood verkerende binnenvaartschepen op het IJsselmeer te zoeken en uit het ijs te bevrijden. Na een paar dagen zoeken werden de Zwaluw en de Pax gevonden en op sleeptouw genomen.

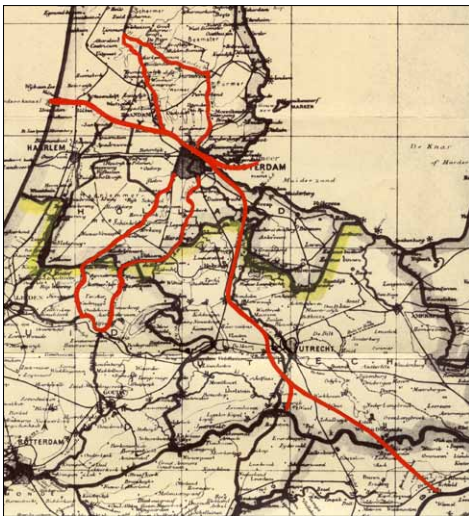


De redding van de Zwaluw en de Pax

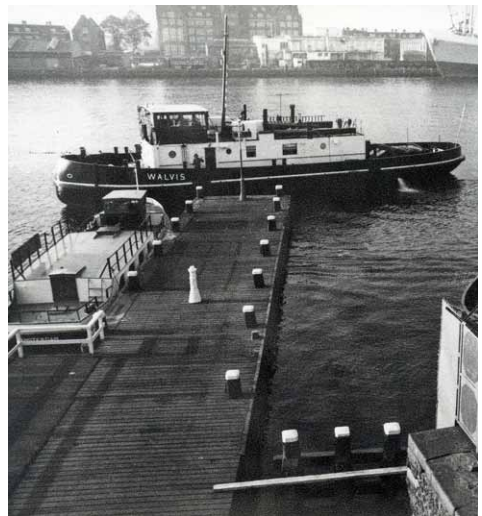
Tijdens zijn werkzame leven bij de VAS heeft de Walvis heel wat ijsblokjes gemalen. Tijdens zijn maidentrip ploegde hij moeiteloos door 15 cm ijs. In 1954 was de ijslaag 40 cm dik, maar ook dit was geen probleem en de vaarwegen naar Den Helder, Alkmaar, Haarlem, Gouda en Alphen a/d Rijn werden moeiteloos open gehouden. De dikste ijslaag die gebroken moest worden was 60 cm en zelfs dat ging probleemloos.



Leegpompen Tuindorp Oostzaan



Het vaargebied van de Walvis



De Walvis in Amsterdam

In de winter van 1981-1982 kwam er een oproep binnen van machinefabriek Esmil-Hubert uit Stavoren. Er moesten twee pontons naar Stavoren, maar voor de haven lag een ijslug van 4 meter dik.

Samen met de Poolvos is men toen twee uur bezig geweest om deze ijslug te breken en ruimte te maken om de haven te bereiken. Volgeladen gingen deze pontons toen terug via de Oranjesluizen richting Rotterdam.



De ijswal voor Stavoren



Aankomst bij Amsterdam

Toen de Walvis in 1982, na het opheffen van de VAS, overging in bekwame handen van de fam. Hendriksma was het nog niet gedaan met varen. De Walvis was op veel scheepvaartevenementen aanwezig en trok daar veel bekijks. In 1985 ging de Walvis in het kader van de tentoonstelling Techniek in Vrije Tijd naar Utrecht. Daar was de belangstelling voor het bezichtigen van het schip zo groot dat de mensen slechts in groepjes toegelaten konden worden. Toen het tijdstip van vertrek was aangebroken, stonden er nog veel teleurgestelde bezoekers op de kade. Eén van de hoogtepunten was een reis naar Duisburg-Ruhrort in 1991 i.v.m. het 275 jarige bestaan van de haven. Ook hier trok de Walvis veel belangstelling.

De laatste jaren is het echter stiller geworden. Het wegvallen van sponsoren, de hoge kosten van het varen met dit schip en de leeftijd van de bemanningsleden maken het varen met de Walvis bijna onmogelijk. De Walvis is nog steeds een goedgekeurd bedrijfsvaartuig en nog steeds inzetbaar als ijsbreker. Het schip is ondergebracht in Stichting De Walvis en wordt met veel zorg bedrijfsvaardig gehouden.



Het bluskanon



De afgelopen werfbeurt, oktober 2014

G.H. Herrebrugh

Bronnen:

Fam. Hendriksma

Brenda Hendriksma

Dhr J.N.M. Eeken, oud directeur VAS

Vereniging de Binnenvaart, P. Klein

40 Jaar Walvis (uitgave stichting werkgroep de sleepboot)

LVBHB, de scheepsliggers

Beeldbank RWS

www.machinekamer.nl

Verslag van A. Asher & Co uit 1900

Rapport methode ijsbestrijding uit 1929 van Dr. A.L.Th. Moesveld

Rapport commissie ijsbestrijding 1952

Rapport ijsbestrijding 2010

Bestekboek bouw dieselelektrische ijsbreker 1941

Boek: Das Eisbrechwezen im Deutchen Reich – M. Görz und M. Buchheister

Boek: Acht eeuwen schaatsen in en om Amsterdam – Niko Mulder & Jos Pronk

Stichting Historisch Centrum Amsterdam Noord

Stichting Historisch Archief Tuindorp Oostzaan (HATO)



RESTAURATIE MOTORSLEEPBOOT TWIOD.

Vervolg

Na vele uren bikken is het einde nog niet in zicht. Om de gedachten even ergens anders op te zetten en vanwege het koude en slechte weer heb ik een nieuwe koekoek en de ramen voor de roef gemaakt. De patrijspoorten die er zaten zijn verwijderd en er komen weer houten half getogen ramen voor terug.



Op de eerste foto's van de Twiod (archief Harry de Groot) zijn de ramen zichtbaar. Al vrij snel erna zijn de patrijspoorten erin gezet maar die vind ik te groot.



Dus maar begonnen met kijken waar de oude ramen zijn dichtgelast en die maten overgenomen, een mal gemaakt en gekeken of het smoelde.



Toen het gebogen stuk gezaagd en de rest van het hout. Wat zagen, frezen en lijmen verder en dan heb je dit.

Ik maak er nog een ijzeren rand/strip er omheen, dan kan je ze zo erin lassen. En schuif je de ramen er later zo in.

Toen naar de oude koekoek gekeken, wat maten overgenomen en het teakhout afgekort en op maat gezaagd. Ik had van mijn zwager een paar oude stuurhutramen gehad. Deze heb ik gesloopt en het hout herbruikt voor de koekoek. Eerst maar de buitenkant maken.



Daarna de ramen gemaakt en een heel mooi stukje oud glas erin gezet met stopverf. Mooie messing scharnieren erbij met sleufschroeven vastgezet. Na verschillende koekoeks bekeken te hebben is er niet echt een vast gegeven ervoor. Ik denk dat de timmerman hier zelf altijd wel een draai aan geeft want er is er niet één hetzelfde.

Doeve Makelaars jachten & schepen

Motorvlet 11.20– 11,20x3,02x1,40m, 1951, 88 Pk DAF, stoere en prachtig omgebouwde voormalige sleepvlet € **19.500,-**

Directie Sleepboot 15.30– 15,30x3,00x1,20m, 1914, 125 Pk Scania Vabis, recreatievaartuig, doorvaarhoogte 2,55m € **34.500,-**

Akerboom sleepvlet/duwvlet 15.26– 15,26x4,36x1,38m, 1966, 2x 205 Pk Volvo Penta, CBB zone 3 en 4, zone 2 NL (10-2021) € **120.395,-**

Ex Patrouilleboot / Sleepboot 16.24– 16,24x3,61x0,90m, 1952, 2x 124 Pk MWM, in goede staat, hbw ca. 3,40m, eenvoudige interieur € **29.500,-**

Sleepboot Sana– 17,32x3,74x1,45m, 1927, 200 Pk Volvo Penta, erkend als historisch vaartuig, zeer goed onderhouden € **49.500,-**

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

Sleepboot En Avant 13 met CvO– 20,70x4,90x 2,20m, 1929, 460 Pk MWM, CvO/CBB voor beroepsmatig slepen en duwen (03-2018) € **79.500,-**

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

Westhavenkade 87C

3133 AV Vlaardingen

☎ 010-2489830

✉ info@doevemakelaar.nl

🌐 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:

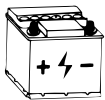


Andere activiteiten van de stichting zijn o.a.:

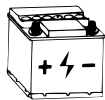
Wetenschappelijk onderzoek naar de historie van de Sleep- en Duwvaart in Nederland en vastlegging daarvan in bestanden.

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



Sleepboot 'Nostalgie', bj. 1904, CVO tot 2023, Monumentale status, afm. 18.20 x 4.20 x 1.85m. Industrie 110 PK, weinig uren na revisie, gr. achterdek, gezellige woning, 6 slippl. In 2 hutten. € **85.000,-**

Recreatie Sleepboot 'te Gouwe', bj. 1892, afm. 16.24 x 3.96 x 1.70m. Scania 168/120 PK, weinig uren na revisie. Mooie woning en 4 slippl. Goede vaareigenschappen! € **52.500,-**

Sleepboot 'Breehorn', bj. 1940, afm. 17.07 x 3.98 x 1.70m. Varend monument incl. ligplaats Museumhaven Rotterdam. Fiat 120 PK, geh. nieuw interieur, 4 slippl. € **69.000,-**

Luxe Motor 'Avontuur', bj. 1914, afm. 19.25 x 3.68 x 1.10m. DAF 100 PK. Bgschr, genset. Gr. stuurhuis met zijfen en toegang tot de keuken en gezellige woning, 3 slippl. Nette badkamer, blinkende machinekamer, veel RVS materialen op dek. € **99.000,-**

Sleepboot 'Peter', woonschip incl. unieke recreatie ligplts 5 min. van Amsterdam centrum, bj. 1898, afm. 16.30 x 4.20 x 1.60m. MWM 150 PK. Genset, ruime woonbrug, compl. keuken, 6 slippl/2 hutten, CV, moderne badkamer. Ideaal als 2e (vakantie) verblijf in Amsterdam! € **49.950,-** > nieuwe prijs!

Schepen te koop gevraagd wegens grote belangstelling uit binnen en buitenland.

Informeer naar onze soepele voorwaarden!

www.multiships.nl

Ronald de Jong
Dennenweg 1

8881 CJ West-Terschelling

Tel: 0227-511586

Autotel: 06-22247525



Dus ik vind een koekoek met tralies voor de ramen mooi staan, dus dat gaat het worden. Ook is het glas niet zo kwetsbaar logischerwijs.



Toen alles klaar was heb ik het een paar keer verdund gelakt. De rest doe ik als het warmer buiten is en de stopverf goed droog is, die heb ik nu niet meegelakt. De ramen zijn ook gedaan en alles ligt te wachten op beter weer.....Ik ook!

Peter van Dee, Mslb. Twiod.

De Van Rennes loopt al toen het nog zomer was en draait als een zonnetje met het Kromhout vliegwiel. Hij staat nu onder een deken om te wachten om geplaatst te worden.

Link you tube https://www.youtube.com/watch?v=q0D2_-Mx6p0

Filmpje is ook Ook onder Rennes motor te vinden.

Stichting “De Historie Herleeft in de Vechtstreek”

NIEUWSBRIEF

16e jaargang nr: 16

www.historie-herleeft.nl

december 2016

De dagen worden korter, de koeien staan op stal, het wordt kouder, de goed-heiligman is weer terug naar Spanje, de ram loopt weer bij de ooijen, de bladeren vallen van de bomen, het eerste zout is alweer op de wegen gestrooid, de zwartenpieten discussie is weer geweest, het bestuur van het historisch festival Vreeland heeft alweer volop de aandacht op het komende historisch festival Vreeland. Kortom de hoogste tijd om u, door middel van deze nieuws-brief van informatie te voorzien.



13e Historisch festival Vreeland, 19 & 20 augustus 2017:

Het bestuur heeft alweer verschillende vergaderingen achter de rug en alle ideeën die we hebben om het historisch festival Vreeland tot een succes te brengen, worden nu bekeken en besproken. Wij geven het komende festival het thema: Rock 'n Roll. In het jaar dat het 40 jaar geleden is dat The King of Rock 'n Roll Elvis Presley overleden is, leek het ons een mooi thema. Natuurlijk waken wij ervoor dat het unieke karakter van ons festival niet verdwijnt, zo zal b.v. de muzikale inbreng in de rock 'n roll stijl zijn.

Het bestuur heeft besloten geen sleepboten meer uit te nodigen voor het festival. De redenen hiervoor zijn o.a. de hoge onkosten (verkeerslichten, pontons, e.d.) en het afnemend aantal bezoekers bij de sleepboten. Wij bedanken de motorsleepvereniging voor de fijne samenwerking die we de afgelopen 10 jaar gehad hebben.

In april ontvangt u van ons, per post, het inschrijf-formulier. Achter de schermen wordt momenteel hard gewerkt om de inschrijving, voor u en voor de organisatie eenvoudiger te maken. Het wordt alleen nog mogelijk om u online in te schrijven, de papieren versie verdwijnt dus helemaal. Ook het inschrijf-geld en de overige kosten gaat u, in de toekomst bij ons per Ideal betalen. Wij hopen hiermee de onjuistheden bij de inschrijving te verkleinen.





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

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



Evenementenkalender 2017

Hieronder een overzicht van alle mooie en gezellige evenementen die in 2017 plaats vinden. Via de website van de vereniging, www.motorsleepboot.nl kunt u zich voor de evenementen inschrijven, tenzij anders vermeld!

Als inschrijven via de website voor u onmogelijk is mag u ons voor de inschrijving bellen, tel: 0297 78 56 37 of 06 54 600 517. Graag bellen na 17.00 uur.

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

25 maart	Zeist	Algemene Ledenvergadering
25 t/m 27 mei	Vianen	Nationale Sleepbootdagen Aanmelden via de VDMS
9 en 10 juni	Woerden	Havendagen Woerden 2017 Aanmelden via de VDMS
22 t/m 25 juni	Den Helder	Sail Den Helder 2017 www.saildenhelder.nl
14, 15 en 16 juli	Franeker	Stichting Franeker Oldtimer & Schepen Festival www.franekeroldtimerfestival.nl
8 t/m 9 sept	Warmond	Schippertjesdagen Warmond www.schippertjesdagen.nl
16 sept.	Alphen aan den Rijn	Oldtimerdag Alphen aan den Rijn Industriefestijn!!!
29 sept t/m 2 okt.	Wijk bij Duurstede	Lekkodagen www.lekkodagen.nl

LET OP!!!!

Inschrijven voor de evenementen die via de VDMS lopen is pas mogelijk na de Algemene Ledenvergadering. Dit heeft te maken met publicatie en lotingsprocedures.

Voor de overige evenementen kunt u zich via de desbetreffende website aanmelden.