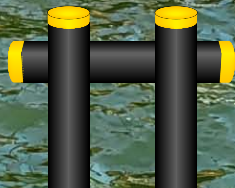


Nummer 215

April 2024

# De Beting

Clubblad van Vereniging De MotorSleepboot



## VACATURE PR COMMISSIE



Vacature!

De PR-commissie van de VDMS kan wel wat hulp gebruiken! We zoeken iemand die handig is met social media en graag een steentje wil bijdragen. Het is de bedoeling dat je onze social media bij gaat houden, zo nu en dan leuke foto's/filmpjes en verhalen post en online contact onderhoudt met onze volgers. Op dit moment hebben we Facebook en Instagram, maar als je het leuk vindt om andere media te gebruiken, dan ben je hier helemaal vrij in. Laat je creativiteit vooral de vrije loop!

De PR-commissie bestaat op dit moment uit Jeroen, Annet en Mjo en zij ontvangen je met open armen.

Mail bij interesse naar [mjo.hugo@motorsleepboot.nl](mailto:mjo.hugo@motorsleepboot.nl)



# Inhoud

Reizende reporter voor de Beting.....	1
Van de bestuurstafel.....	4
Beste leden van de VDMS.....	5
Geslaagde Algemene Ledenvergadering.....	6
Bord voor de kop.....	10
Esdert Kats.....	11
Dieselmotoren techniek.....	12
Botentaal voor Dummies.....	16
Waar komt jouw naam vandaan?.....	17
Waar komt jouw naam vandaan?.....	18
Oude schoolplaat.....	20
Poëzie.....	22
De bibliotheek van de VDMS.....	23
Varend Erfgoed wimpel.....	24
Nieuwe aanmeldingen: Sleepboot Westgat.....	25
Nieuwe aanmeldingen: Opduwer Tigris.....	26
Nieuwe aanmeldingen: Opduwer Teunis Jacoba.....	27
Nieuwe aanmeldingen: Sleepboot Stella.....	28
Nieuwe aanmeldingen: Opduwer Rocky.....	29
Nieuwe aanmeldingen: Sleepboot Oh Scrap.....	30
Nieuwe aanmeldingen: Opduwer Marietje.....	31
Nieuwe aanmeldingen: Sleepboot Kleine Beer.....	32
Nieuwe aanmeldingen: Sleepboot Innovatie.....	33
Nieuwe aanmeldingen: Sleepboot Guardian.....	34
Nieuwe aanmeldingen: Sleepboot Eveline.....	35
Nieuwe aanmeldingen: Sleepboot Delta.....	36
Nieuwe aanmeldingen: Opduwer De Buddies.....	37
Nieuwe aanmeldingen: Sleepboot Constance.....	38
Nieuwe aanmeldingen: Sleepboot Bon Vivant.....	39
Kleurplaat.....	40

## REIZENDE REPORTER VOOR DE BETING

Heeft u een mooi verhaal, restauratieverslag, reisverslag of iets anders dat u met de leden wilt delen, maar vindt u het moeilijk om hier een stukje over te schrijven?

U kunt dan contact opnemen met onze reizende reporter Gert Herrebrugh.

G.H. Herrebrugh – Opd. Opsteker  
Achter de Kerken 139 – 1391 LE Abcoude

☎ 06-38519211

✉ herrebrugh.gh@zonnet.nl

**Voorzitter / Penningmeester:**

Albin Glaser - Mslb Geertruida  
Broekerhavenweg 238 - 1611CK Bovenkarspel  
☎ 06-22835539  
✉ voorzitter@motorsleepboot.nl

**Secretaris:**

Bea Pijn-Blom - Ms Bregetta  
✉ secretaris@motorsleepboot.nl

**Algemeen bestuurslid:**

Inger Brouwer-Zomers - Mslb En Avant

**Algemeen bestuurslid:**

Freddie Hagen - Mslb.Ottawa  
Blekersweg 9 - 8162RK Epe  
☎ 06-23365085

**Algemeen bestuurslid:**

Ruurd Ochse - Mslb Neeltje Jacoba

**Ledenadministratie:**

Tim & Elise Goeijenbier - Mslb. Koloniën  
✉ ledenadministratie@motorsleepboot.nl

**Redactie en Lay-out De Beting:**

Anton en Carina Schoo - Mslb. Dolfijn  
Delving 56 - 1921VG Akersloot  
☎ 06-81508128  
✉ a.schoo@ziggo.nl

**Reizende reporter voor de Beting**

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

**Duurzaamheidscommissie**

✉ duurzaam@motorsleepboot.nl

**Privacypersoon AVG**

Albin Glaser

**Kennisbank/JE bibliotheek**

Chrysantenstraat 36 - 2431 XL Noorden  
☎ 06-45436358  
✉ jeroen.samantha@motorsleepboot.nl

**Evenementen:**

Piet van Zaal - Mslb. Harmonie Sr.  
Vrouwgeestweg 6 - 2481KN Woubrugge  
☎ 06-53283283  
✉ evenementen@motorsleepboot.nl

**Contactpersoon Register Varend**

**Erfgoed Nederland:**

Tim & Elise Goeijenbier - Mslb. Koloniën  
✉ register@motorsleepboot.nl

**Internet webmaster:**

Matthijs Wink - Mslb. Atalanta  
Ravelijnspad 1 - 1398VA Muiden  
☎ 029-4263765 na 19:00 uur  
✉ webmaster@motorsleepboot.nl

**Behoudszaken:**

Hugo Keimpema  
☎ 06- 27297137  
✉ behoudszaken@motorsleepboot.nl

**Afgevaardigde FVEN:**

Kees Weststrate - Mslb. de Wilhelmina  
☎ 06-53369892  
✉ fven@motorsleepboot.nl

**Public relations:**

Jeroen Engel,  
Chrysantenstraat 36, 2431XL Noorden  
☎ 06-45436358  
Mjo Pecht-van Keimpema  
✉ mjo.hugo@motorsleepboot.nl,  
Annet van Dijk  
✉ 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 € 45,50 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**

---



# EPIFANES®

[www.epifanes.nl](http://www.epifanes.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- & Duwboten

Tel: 06-53413663



SCHEEPVAARTBEDRIJF

## KORN. KOEHOORN & ZN

ANNO  
1975

*Schippen  
en  
Hannel*

Motoren Accu's  
Keerkoppelingen  
Aggregaten

Kiesterzijl 18 Franeker

**Sijmen van der Heden**

**Technische dienst**

*Las en constructiewerk  
Scheepsreparaties  
Projectbegeleiding*



Handelsweg 16  
1693 AZ Wervershoof  
Tel: +31(0)610114714  
Email: [SvdHedenTD@gmail.com](mailto:SvdHedenTD@gmail.com)

# VAN DE BESTUURSTAFEL

## Nationale sleepbootdagen 2024 Zwartsluis

Als bestuurslid was ik weer aan de beurt voor een stukje te schrijven voor de Beting. Het onderwerp voor mij was gauw duidelijk en dat zijn de Nationale Sleepbootdagen die gehouden gaan worden op 9, 10 en 11 mei in het mooi Zwartsluis.

Vorig jaar schrok ik behoorlijk toen de organisatie daar een noodkreet de media in bracht met de melding als er geen aanwas zou komen voor het bestuur de Sleepbootdagen niet meer gehouden konden worden. Gelukkig is daar door een paar enthousiaste mensen gehoor aangegeven en deze toppers krijgen een warme overdracht tijdens de editie dit jaar. We zijn medio oktober vorig jaar begonnen met de eerste overleggen zodat zij de vergunningen konden gaan regelen. Tijdens één van de overleggen dit jaar, kwam het mooie bericht dat we er weer vol voor konden gaan zonder beperkingen wat betreft de stikstof en uitstoot van onze vloot. Wij als bestuur zijn druk bezig om het programma vorm te geven met een paar nieuwe leuke uitdagingen. Denk hierbij aan een gecombineerde behendigheidswedstrijd met de opduwers en slepers. Tevens komt er een wedstrijd ringsteken met de opduwers. Zoals ik ook al vermeld had op de A.L.V. staat er ook nog een weddenschap open tussen een groep opduwers en de heer Willem de Waard met de Spes. Het wordt nu echt tijd om hier eindelijk een keer een duidelijke uitslag van te krijgen.

Piet Zaal is wel uit het bestuur gegaan, maar zijn favoriete pannenkoekentocht met de opduwers blijft hij zoals voorheen doen als konvooleider en chef de Mission. Ook is er besloten om de schippersmaaltijd met de genodigden en de schippers te splitsen om de drukte/bezetting in het Hotel Zwarte Water te verminderen en zo een ieder een plekje kan krijgen. Twee jaar geleden moesten we de aanvaartijden over 2 dagen verspreiden volgens de vergunning, maar wat was het een mooi gezicht dat de meeste deelnemers de eerste dag binnen 2 uur al een plekje hadden gevonden. Ik hoop dat het aanbod dit jaar weer zo groot wordt dat het voor ons weer een uitdaging wordt om een ieder van een plekje te kunnen voorzien. Ook hier geldt weer; als er medische redenen zijn voor een plekje neem vooral contact met mij op. De opduwers gaan ook weer een mooi plekje krijgen, waarbij de dekschuit uit Vinkenveen het middelpunt gaat worden.

De inschrijving sluit op 27 april zodat we de tijd hebben om alles te regelen. Hierbij is er voor de beroepsslepers die uit het werk moeten komen een uitzondering mogelijk mits de sleepboot ingeschreven staat bij de VDMS. We krijgen deze editie een unit die vlak bij de brug komt te staan waar wij de inschrijvingen, palavers etc. gaan houden. Deze noodzakelijke informatie krijgen de deelnemers door middel van de Aanvaarbrieven via de mail op tijd thuis.

Als iemand zich digitaal opgeeft voor een activiteit, is de schipper verplicht om bij het palaver aanwezig te zijn anders wordt diegene uitgesloten van deelname. Helaas is er in het verleden teveel gebeurd dat de schippers zich niet melden bij het palaver en ook zich niet afmelden. Om alle activiteiten vlot te laten lopen met de juiste gegevens

van de deelnemers hebben wij dit zo ingeregeld. Ik hoop dat ik jullie massaal kan verwelkomen op donderdagmorgen 9 mei om 10:00 uur in Zwartsluis.

Aan beide kanten staan helpers om ieder een plekje te geven en eventueel te assisteren.

Groetjes en tot 9 mei  
Freddie Hagen

---

## BESTE LEDEN VAN DE VDMS

In de afgelopen vergadering van (2/3-24) ben ik benoemd als algemeen bestuurslid.

Ik zal me even voorstellen.

Mijn naam is Inger Brouwer-Zomers. Sinds 2008 zijn mijn man Joop en ik lid van de vereniging. Ik kom oorspronkelijk uit Zweden. Naast de Friese vlag pronkt daarom ook de Zweedse vlag op onze sleepboot de "En Avant", waar Joop de trotse eigenaar van is sinds 2007.

In het verleden heb ik met wijlen mijn echtgenoot een autoschadebedrijf gerund. In 2008 solliciteerde ik bij De Lastoorts, een technisch groothandel in machines en gereedschappen in Friesland, eigendom van Joop. Joop was weduwnaar, al bij de sollicitatie glipte Cupido mee, met het gevolg dat ik niet alleen de baan kreeg maar ook weer de liefde vond. Op de schoorsteen van de "En Avant" staan de letters AD, de eerste voorletters van onze partners, zo varen ze nog met ons mee.

Marcel van de Molen (zowel kennis als mijn huidige werkgever) vroeg mij of ik in het bestuur wilde komen. Na enig beraad met Joop ben ik hiermee akkoord gegaan.

Het lijkt mij een leuke uitdaging en ik hoop een goede aanvulling te zijn voor de vereniging in de toekomst.

Met vriendelijke groeten,

Inger



# GESLAAGDE ALGEMENE LEDENVERGADERING

Zaterdag 2 maart werd de jaarlijkse VDMS Algemene Ledenvergadering gehouden bij Stichting Historische Verbrandingsmotoren Papendrecht. De vergadering werd dit jaar zeer druk bezocht.

Vanuit verschillende commissies werd een update gegeven over het afgelopen jaar. De Joop van den Ende wisselprijs werd uitgereikt aan Kees Meijne van sleepboot Epsilon die over de werkzaamheden, waaronder problemen met een gescheurde krukas, in de Beting schreef. Freddie Hagen gaf een update over de Nationale Sleepbootdagen waar de voorbereidingen volop voor lopen en wat een prachtig evenement beloofd te worden. Ruurd Ochse kondigde nieuwe VDMS kleding aan die ter plaatse kon worden gepast en besteld. Binnenkort wordt het bestellen ook via de website mogelijk.

De jaarstukken over 2023 en de begroting van 2024 waren goedgekeurd, evenals een voorstel om in 2025 de contributie – die al jaren niet is aangepast – te verhogen tot 50 euro.

Inger Brouwer werd met unanieme stemmen gekozen als nieuw bestuurslid. Marcel van der Molen nam afscheid van het bestuur en werd bedankt voor zijn inzet: toen de VDMS even in een moeilijke situatie verkeerde, nam hij de voorzittersrol weer op zich. En afgelopen jaar was hij nog actief als penningmeester. Albin Glaser zal ook de functie van penningmeester op zich nemen.

Verder werden een paar mensen in het zonnetje gezet:

- Piet van Zaal voor zijn enorme inzet voor de evenementencommissie, waar hij nu mee gestopt is.
- Mjo Pecht voor haar inzet voor PR en stukjes voor de Beting.
- Jan Weij voor het schrijven van vele stukjes voor de website als tugspotter.
- Anton en Carina Schoo voor alle inzet t.b.v. de Beting.
- Matthijs Wink voor zijn werk als webmaster en voor de duurzaamheidscommissie.
- Wim Riemersma, overleden in september 2023, werd vanwege zijn vele verdiensten postuum benoemd tot Lid van verdienste.

Na het formele gedeelte was er tijd voor een goed verzorgde lunch. En daarna volgde een rondleiding waarbij vele motoren gestart werden.

De in opperbeste sfeer verlopen vergadering werd afgesloten onder het genot van een drankje.





**VDMS Algemene Ledenvergadering**



**Bloemen voor Marcel van der Molen**



**Joop vd Ende prijs voor Kees Meijne (Mslb. Epsilon).**



**In het zonnetje**



## BORD VOOR DE KOP

Niet iedereen heeft een vaarbewijs en het is toch interessant en leuk om te weten wat de borden betekenen die je tegenkomt. In elke uitgave laten we een kleine greep uit de bordenjungle zien.



**Beperkte breedte van doorvaart of vaarwater.**

De beschikbare breedte is aangegeven in meters. Het teken wordt gebruikt om op beperkingen van de normaal beschikbare breedte te attenderen.



**Het vaarwater bevindt zich op enige afstand van de oever.**

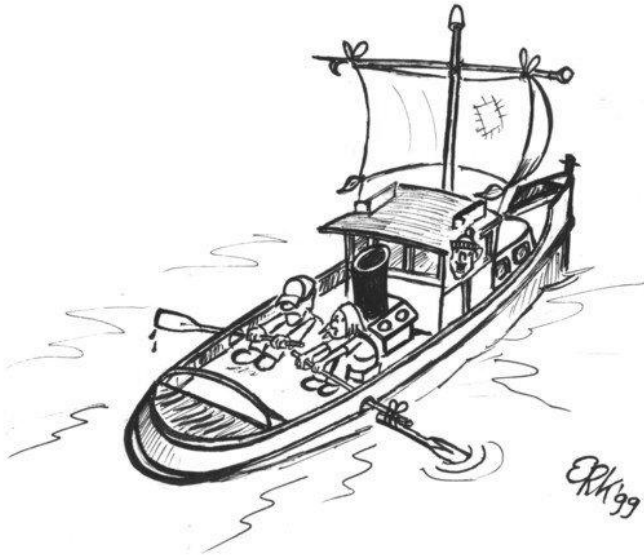
Het op het bord voorkomende getal geeft in meters de afstand aan die de schepen uit de oever dienen te blijven, gerekend vanaf het bord. Het teken kan worden toegepast bij vaarwegen, met name kanalen, waar het toepassen van betonnen en/of bebakening niet praktisch is. Het teken dient als waarschuwing voor ondiepten langs oevers, waar bestortingen en dergelijke gevaar voor de scheepvaart kunnen opleveren.



**Beperkte doorvaarthoogte aangegeven in meters.**

Het teken wordt gebruikt om de scheepvaart op beperkingen van de normale doorvaarthoogte in meters te attenderen door bijvoorbeeld het gebruik van een aan een brug bevestigde verfwagen.

# ESDERT KATS



... nog maar 9 km naar het volgende bunkerstation ...



# DIESELMOTOREN TECHNIEK

## Deel-5 (redactie)

### De kleppen.

De kleppen regelen bij tweeslagmotoren een deel en bij vierslagmotoren de gehele gaswisseling. Wil de gaswisseling weinig arbeid kosten, dan moeten de doortochten van de kleppen zo groot mogelijk zijn, als de cilinderkop toelaat. Door het toepassen van in totaal vier kleppen in de cilinderkop in plaats van één bij tweeslag en twee bij vierslagmotoren, kan bij de zelfde cilinderdiameter een grotere doorlaat van de kleppen verkregen worden.

Bij kleine, snellopende dieselmotoren met zuigvulling wordt vaak de diameter van de inlaatklep groter gekozen dan van de uitlaatklep. Hierdoor ondervindt de lucht bij het aanzuigen naar verhouding minder weerstand, waardoor aan het einde van de inlaatslag de onderdruk in de cilinder minder groot is en er daardoor meer lucht in de cilinder aanwezig is. Hierdoor kan er meer brandstof verbrand worden, dan wanneer beide kleppen even groot zouden zijn.

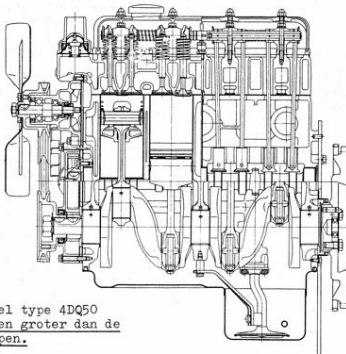


fig.104

Samosa diesel type 4DQ50  
Inlaatkleppen groter dan de  
uitlaatkleppen.

Het nadeel, dat door de kleinere uitlaatklep de uitlaatslag wat meer arbeid kost, wordt hierbij op de koop toe genomen. De inlaatkleppen kunnen wat dunner uitgevoerd worden dan de uitlaatkleppen, die sterker aan warmte blootgesteld worden. Ook de klepzittingen in de cilinderkop zijn voor de uitlaatklep wat zwaarder uitgevoerd en van beter hittebestendig materiaal vervaardigd.

Bij vierslagmotoren met drukvulling hoeft de lucht niet aangezogen te worden, maar wordt deze onder druk in de cilinder gebracht. Voor het aanvoeren van de lucht is dan voldoende druk voorhanden. De uitlaatgassen verlaten de cilinder echter met een hogere temperatuur dan bij zuigvulling, terwijl er bovendien nog een hoeveelheid vul lucht via de uitlaatklep de cilinder moet verlaten. Om deze reden zijn er vierslagmotoren, waarbij de uitlaatkleppen een grotere diameter hebben dan de inlaatkleppen; zelfs is er een motor met één inlaatklep en twee uitlaatkleppen (Werkspoor TM 410).

Terwille van de gelijkheid van de reservedelen worden echter bij de meeste vierslagmotoren, of deze nu drukvulling hebben of niet, dezelfde kleppen voor de inlaat en de uitlaat gebruikt. Wel worden de kleppen vaak dubbel uitgevoerd om voor beide een grotere doorlaat te verkrijgen. Er kunnen daarbij gevorkte klephefbomen toegepast worden (Semt-Pielstick), maar

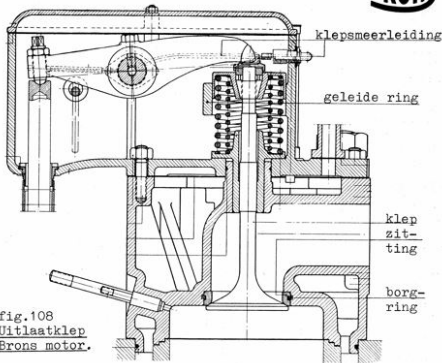


fig.105

Kleppen en zittingen met  
verschillende diameter.

ook enkele hefboomen, die via een juk elk twee kleppen bedienen. (SWD FD 240). Hierbij zorgt een centrale klepgeleider ervoor, dat het juk steeds horizontaal blijft. De paren kleppen worden daardoor steeds tegelijk bediend en even ver geopend. De gelegeerd stalen klepstelen worden geleid door gietijzeren klepgeleiders, die verwisselbaar zijn. Bij slijtage van de gaten voor de klepstelen worden de cilinderkoppen dan niet onbruikbaar, maar kunnen er nieuwe geleiders gemonteerd worden. Volgens de zelfde redenering worden in de cilinderkoppen de ringvormige klepzittingen ingelaten. Door de uitzetting tijdens bedrijf komen deze zeer vast te zitten; door de afkoeling na het stoppen van de motor bestaat de kans, dat de zitting los komt.

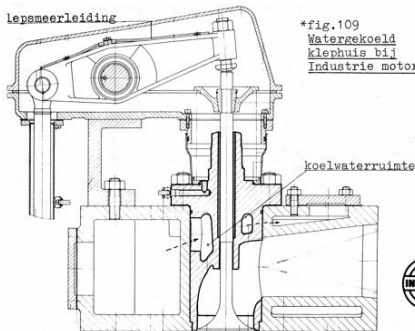
**BRONS**



Bij de Brons en de Bolnes motor worden de zittingen daarom bevestigd met een verende borgring. Verwijderen is dan alleen mogelijk door uitboren. Bij de Brons motor wordt de veerschotel door een ring in het kleppendecksel geleid, zodat het gedeelte van de klepgeleider, dat met de klepsteel in aanraking is, kort kan zijn. Bij tweeslagmotoren worden ook, in plaats van één, vier uitlaatkleppen toegepast. Hiermee kan een grotere doortocht bereikt worden voor de gassen; de kans op doorbranden van een klep is echter ook vier maal zo groot. Bij alle moderne motoren worden

de kleppen centraal gesmeerd. De smeerolie wordt door een dunne leiding naar de klep hefboomas gevoerd en kan, door een "spoor" boven op de klep hefboom naar de klepsteel en naar het aangrijppunt van de stootstang gevoerd worden. Bij de Brons motor is een olijspuitter boven de veerschotel aangebracht.

De klepveren hebben tot taak, de kleppen weer te sluiten zodra ze door de nok niet langer open gehouden worden. Dit moet snel gebeuren: de klepveren moeten voldoende kracht op de veerschotel uitoefenen, om het hele systeem van klep, klep hefboom, stootstang, rol en rolhouder in voldoende mate te versnellen om de wijkende nokflank bij te houden. Bij te slappe veren gaan de kleppen "zweven" Hierdoor komen de rollen te laat achter de nok aan komen met een klap op de grondcirkel, waardoor putten kunnen ontstaan.



Om hinderlijke trillingen te voorkomen worden er vaak twee verschillende klepveren binnen elkaar toegepast. Bij de Samofa motor worden kleplichers toegepast om de motor met de hand te kunnen aanzetten.

De kleplichter bij de Brons motoren wordt gebruikt als décompressieklep ten behoeve van het tornen.

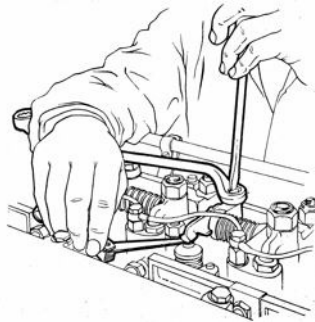
## Klephuizen.

Bij die motoren, waarbij de cilinderkoppen erg groot en onhandelbaar worden, past men losse klephuizen toe. Bij storing aan een klep behoeft dan niet de gehele cilinderkop "getrokken" te worden, maar kan volstaan worden de klep met klephuis te verwisselen. Naast het voordeel van de tijdwinst bij storingen staat het nadeel, dat door de toepassing van losse klephuizen de beschikbare doorlaat van de kleppen kleiner wordt. Om deze reden worden verwisselbare klephuizen bij kleine motoren bij voorkeur niet toegepast; bij de grote langzaamlopende scheepsmotoren zijn losse klephuizen standaard.

Uitlaatklephuizen worden van koelwatuerruimten voorzien, daar ze altijd aan hoge temperaturen blootgesteld worden. Bij grote motoren bevinden zich de koelkanalen tot vlak bij de klepzitting. De klep moet namelijk voor een groot deel door geleiding naar het klephuis zijn warmte kwijtraken, die niet door de luchtvermaat is afgevoerd. Inlaatklephuizen worden gewoonlijk niet van koelwatuerruimten voorzien. Bij toepassing van klephuizen moeten bij montage niet alleen de klep in het klephuis, maar ook het klephuis in de cilinderkop pasgeschuurd worden. Er kunnen koperen ringen gebruikt worden voor de afdichting tussen klephuis en kop; ook komt voor, dat geheel geen pakking gebruikt wordt.

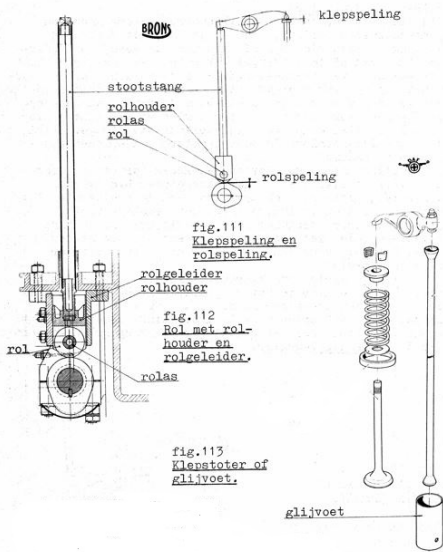


fig. 110  
Het afstellen van  
de klepspeling.



Bij scheepsmotoren is de nokkenas gebruikelijk naast de krukkast of de cilinderbalk aangebracht. De kleppen worden bewogen met een klep hefboom en een stootstang, waarbij de verbinding tussen deze gevormd kan worden door een kogelvormig gewricht en door een koppelpen. Als er een koppelpen toegepast wordt, bevindt zich de stelbout voor de klepspeling boven de klepsteel, bij toepassing van een kogelgewricht is deze kogel het onderste deel van de stelbout boven de stootstang. De klepspeling heeft tot doel, er zeker van te zijn dat tijdens bedrijf de klep niet open gehouden wordt door het klep hefmechanisme. De grootte van de klepspeling wordt in het instructieboek van de motor aangegeven, en houdt o.a. verband met het uitzetten van de klepsteel bij het op temperatuur komen van de motor na het aanzetten. Bij de meeste motoren wordt de klepspeling ingesteld bij koude motor; er zijn ook motoren, waarbij dit bij voorgewarmde of op bedrijfstemperatuur zijnde motor moet gebeuren. Soms schrijft het instructieboek voor, dat de speling opgemeten moet

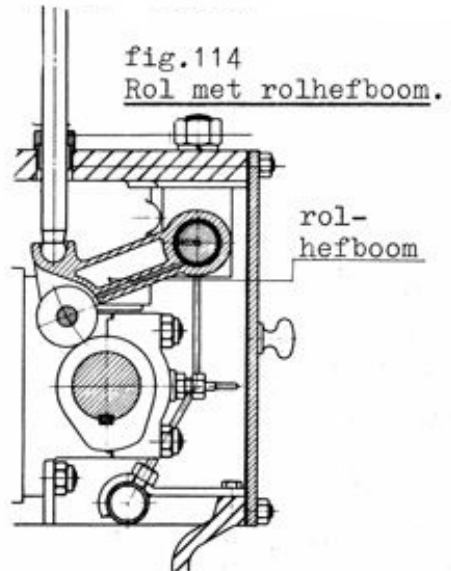




worden tussen de grondcirkel van de nok en de rol; er wordt dan gesproken over rolspeling. De nok drijft de klep hefboom aan via een rol of een glijvoet. De rol is opgenomen in een rolhouder, welke verticaal geleid wordt door een rolgeleider, of in een rolhefboom; dit laatste vooral bij motoren, die ook direct omkeerbaar uitgevoerd worden. In de gevallen, waar de rol ontbreekt is er een stalen bus, waartegen de nok glijdend de beweging aan de stootstang doorgeeft. In de automobieltechniek wordt dit de klepstoter genoemd; de naam glijvoet komt ook voor. Glijvoeten worden alleen toegepast bij kleine snellopende dieselmotoren. De nokken hebben daarbij vaak een vrij spitse vorm.

De vorm van de nokken is afhankelijk van de functie van de nokken en het toerental van de motor. Hoe langzamer de motor draait, des te steiler de nokflanken zullen zijn. De brandstofnok is vaak a-symmetrisch: de oplooptkant moet steil zijn, de aflooptkant maakt niets uit. De brandstofpomp blijft vaak lang gelicht, omdat de nok ook als aanzetnok gebruikt wordt.

Voorheen werden nokken op de nokkenas bevestigd door spie- verbindingen of, indien de nokken verstelbaar waren, met conische pasvlakken en drukkbouten o.i.d. of met bouten op een meedraaiende flens. De nokkenassen waren daarbij voorzien van een aantal aangesmede flenzen en ingefreesde spiebanen. Bij de moderne motoren is de nokkenas één lange, gladde as, waar de nokken in eerste instantie op gekrompen worden. Bij het afstellen van de motor kunnen de nokken in de juiste positie gebracht worden door ze met een hoge druk oliepomp los te pompen van de as. Ze kunnen dan met de hand verschoven worden, omdat door de oliedruk tussen as en nok de nok iets uitzet en de verbinding bovendien gesmeerd wordt.



## BOTENTAAL VOOR DUMMIES

*Omdat er in ons wereldje geen prietpraat gesproken wordt maar wij een geheel eigen jargon bezigen, in deze rubriek een kleine greep uit de maritieme woordenschat vertaald voor de nieuwelingen onder ons.*

Parlevinker:

Niet een pratende vink

Wel een scheepje dat de dagelijkse boodschappen bevoorraadt



Patrijspoort:

Niet een poort vol loopvogeltjes

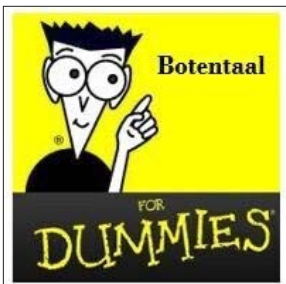
Wel een rond raam wat open kan



Potdeksel:

Niet de deksel van de pot augurken

Wel het horizontale stukje op de boeg



## WAAR KOMT JOUW NAAM VANDAAN?

*Als je schip is voorzien van een kajuit ben je verplicht een naam te voeren (reglement BPR). En dat doen we dan natuurlijk ook netjes. Maar hoe verzin je een passende naam voor je boot? Op de sleepboten en opduwers die lid zijn van onze vereniging staan soms de meest bijzondere namen en hier lees je hoe die tot stand zijn gekomen.*

Hieronder het verhaal van Ria en Rene.

### De naam La Marotte:

Er lag vroeger een ark met de naam La Marotte in de Ringvaart, die was van een Haagse tandarts. Het betekent 'de favoriet'. Dus toen deze opduwer in beeld kwam was de naam al heel gauw gekozen.



### De naam Old Iron:

René zag deze boot op Marktplaats en heeft hem gekocht, alleen de naam -Juliana- vonden we niets. Na erover nagedacht te hebben kwamen we op het idee van Old Iron. En waarom die naam?

Vroeger op de bouw verzamelde René met een paar collega's oud ijzer en dat verkochten ze aan een oud ijzerboer. Het geld wat ze daar voor kregen werd opgespaard in een potje, waar regelmatig bier of loempia's voor werden gehaald. Nadat het bedrijf niet meer bestond was er nog wel het potje van het oud ijzer. Het potje is eerlijk verdeeld onder de mannen en wij hebben daar dus mijn opduwer van gekocht.



Wil jij ook met je verhaal in deze rubriek? Laat het ons weten via [mjo.hugo@motorsleepboot.nl](mailto:mjo.hugo@motorsleepboot.nl)

## WAAR KOMT JOUW NAAM VANDAAN?

*Als je schip is voorzien van een kajuit ben je verplicht een naam te voeren (reglement BPR). En dat doen we dan natuurlijk ook netjes. Maar hoe verzin je een passende naam voor je boot? Op de sleepboten en opduwers die lid zijn van onze vereniging staan soms de meest bijzondere namen en hier lees je hoe die tot stand zijn gekomen.*

### **Waar slaat dat op?!**

Albicilla, een naam die voor velen misschien onbekend is en toch best passend is.

Sleepboot Albicilla is 1 van de 2 nog varende sleepboten die in opdracht van Van Duinen zijn gebouwd in Dordrecht. De andere 9 boten hebben een niet zo florissant einde aan hun bestaan gekregen. Zij zijn helaas gesloopt. Van de 11 boten in de reeks zijn alleen de Avontuur (Bolnes) en de Albicilla (Worthington) nog over.

Van Duinen had trouwens nog meer Henri's varen. De serie telt zo'n 13 boten maar ze zijn niet allemaal in opdracht van hem gebouwd. Zelfs de Albicilla is tijdens haar 109 jarig bestaan niet compleet onbeschadigd gebleven. Ze is gezonken. Meestal gebeurt zo iets per ongeluk en noemen we het averij, maar bij deze sleepboot was het een bewuste keuze. Ze werd afgezonken zodat er tijdens de donkere jaren van de 2e wereldoorlog geen sinistere vrachten versleept konden worden met haar.

Later kwam de Albicilla, destijds de Expres, weer boven water. Tussen 1948 en 1952 kwamen er goederen beschikbaar uit het ERP (European Recovery Program), beter bekend als het Marshallplan. Zo ook een aantal Worthington dieselmotoren. Een daarvan vond zijn weg naar de Salland. Dit is een 180pk uitvoering. De 150pk motoren werden bedeed aan de Marlene en de Albicilla.

En hier komen we zo'n beetje uit bij die naam.

Want wat is nou in godsnaam die "Albicilla"?

De *Haliaeetus Albicilla* is de geslachtsnaam van de zeearend. Enerzijds heb ik voor deze naam gekozen omdat er al genoeg sleepboten en schepen "zeearend" heten maar anderzijds is het een naam die slaat op relevantie.

Met maar 150 pk zal de Albicilla nooit de sterkste worden. Misschien is het schip ook wel niet de mooiste, de wendbaarste en al zeker niet de snelste. Zo ook de zeearend. De zeearend is niet de grootste, niet de sterkste en niet de mooiste. En voor degene die al eens een zeearend gehoord hebben... De stem is ook niet echt om van naar huis te schrijven.

Nou. Nu we die arme vogel vakkundig de grond in geboord hebben zal ik eens zeggen wat het wel is. Een icoon.

Dit is wat ik projecteer op mijn sleper.

Als varende testament aan het vakmanschap van toen, en afstammend uit dezelfde

familie als de oudste varende Rotterdamse havensleepboot, is deze boot echt iconisch te noemen. Je zal er gerust geen werelden mee verslepen, nog niet misschien zelfs, maar met al haar kwaliteiten is ze nog steeds relevant. Ze is ouder geworden dan 99% van ons ooit zal worden.

En ondanks de rimpels in haar huid heb ik er vertrouwen in dat ze ook mij gaat overleven. En rustig aan doen? Nee hoor. Niks daarvan.

Die 150 pk en die schroef van 130cm zijn er nog niet af gerammeld dus samen met haar schippers gaat ze met de regelaar onder in de hoek op haar toekomst af.

Dit is natuurlijk de schipster die over haar schip praat en het een eigen betekenis geeft. Maar ben jij nou benieuwd naar het schip, het verhaal van de schipper of die illustere motor, kom gerust een keer kijken bij de Nationale Sleepbootdagen of de Nijkerkse Sleepbootdagen!

Met vriendelijke groet,  
Katie Verheggen.



Wil jij ook met je verhaal in deze rubriek? Laat het ons weten via [mjo.hugo@motorsleepboot.nl](mailto:mjo.hugo@motorsleepboot.nl)





aan de Nieuwe Maas bij Rotterdam

# POËZIE

## EEN KAPITEIN UIT DELFZIJL

Een kapitein uit Delfzijl  
Hield steeds een oogje in het zeil  
Als hij in Callantsoog of Veere  
Een mooie dame zag passeren

Maar trachtte hij, om zo te zeggen  
Het met zo'n dame aan te leggen  
Dan zag men hem steeds zeer ontdaan  
Rood als een boei, het schip in gaan

Op zee ging hem geen zee te hoog  
Maar hier aan land hield hij 't niet droog  
Want stelde hij de huwelijksvraag  
Kreeg hij steevast de volle laag

Hij dacht bedroefd: "Ik geef het op!"  
En koos toen weer het ruime sop  
Maar was ie op zijn schip in touw  
Dan dacht ie toch weer aan een vrouw

Opeens zei hij: "Hee, wat is dat?  
Wat zit er daar nu op het wad?"  
Hij hield verbaasd zijn adem in:  
Het was een heuse zeemeermin!

Hij heeft haar daarop onversaagd  
Meteen ten huwelijk gevraagd  
De zeemeermin heeft toen (ja echt)  
Na even denken, ja gezegd!

Toen gaven ze elkaar een kus  
De kapitein is nu dan dus  
Ten slotte een gelukkig man  
Zoals je wel begrijpen kan

Hij zei: "Nu zijn mijn mooie dromen  
Na al die jaren uitgekomen  
En wat het allerbeste is:  
Een zeemeermin is vlees en vis!"



## DE BIBLIOTHEEK VAN DE VDMS

In Vianen vroeg Brigitte aan mij of ik interesse had om de BRlibliotheek over te nemen van de vereniging, omdat het tijd is voor de volgende generatie. Dat leek me meteen leuk, maar ik vroeg me wel af hoe groot die bibliotheek zou zijn? En wat het inhoudt om 'bibliothecaris' te zijn. Ze vertelde dat er nu niet zoveel meer mee gebeurd, omdat het hele archief gedigitaliseerd is en op de website te vinden is. Tegenwoordig word je maar 1 of 2 keer per jaar gevraagd om iets op te zoeken, ouderwetse boeken zijn een beetje overbodig geworden. In de tijd voordat alles op internet te vinden was, was je toch aangewezen op kennis van anderen of je moest duiken in werkplaatshandleidingen om je motor of keerkoppeling weer aan de gang te krijgen.

Ik ben even bij Koos en Brigitte langs geweest om te kijken of ik het kwijt kan op de zolder van onze tussenwoning. Uiteindelijk kon ik het archief in 12 kratten meenemen, het paste niet allemaal in één keer in de auto. In de kerstvakantie heb ik alle motoren en keerkoppelingen vanaf Vinkeveen naar ons huis in Noorden verhuisd. Ik ben timmerman, dus tussen het werk door heb ik wat kastjes in elkaar gezet waar alle documentatie de komende jaren in opgeborgen kan worden. De naam bibliotheek is natuurlijk onlosmakelijk verbonden met de oude bibliothecaresse van de kennisbank, dus we hebben de kennisbank omgedoopt tot JE (Jeroen Engel) bibliotheek.

Dus mocht je iets willen weten en word je moe van al het zoeken? Neem dan contact op, misschien staat het in de boeken.

Groetjes,  
JE bibliotheek



**Doeve Makelaars**  
**jachten & schepen**  
 Wegens goede verkopen boten ter bemiddeling gevraagd

	
Sleepboot / Duwboot 16.84	ex-Directie/Inspectievaartuig
	
Duwsleepboot Werkvaartuig	Multi Purpose Werkvaartuig
<b>Uw schip verkopen?</b> Deze ruimte is voor uw schip gereserveerd	
	VSP Voith Schneider Tractor Tug
	
Amsterdammer Sleepboot	Varend Woonschip 19.81

Westhavenkade 87c    010 - 248 98 30    info@doevemakelaar.nl  
 3133 AV Vlaardingeng    ook voor taxaties    www.doevemakelaar.nl

 **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

**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

## VAREND ERFGOED WIMPEL

De Federatie Varend Erfgoed Nederland heeft voor de in het register ingeschreven schepen, naast de persoonsgebonden pas, ook de bekende Wimpel.

Naast de bekende Varend Monument® wimpel in diverse afmetingen zijn er nu ook 2 maten wimpels onder de titel Varend Erfgoed aangeschaft.

Deze wimpels kunnen door eigenaren worden besteld door overmaking van de kosten, zie daarvoor deze link: <http://www.fven.nl/wp-content/uploads/2017/02/Tarieven-2017-190217.pdf>

De wimpels worden verstrekt op basis van de uitgegeven passen - de omschrijving op de pas geeft aan welke wimpel u in de mast kunt hangen en die sturen wij u dus toe.

De afmetingen zijn voor beide soorten - L 60 cm x H 25 cm voor schepen tot ca. 12 meter en L 90 cm x H 49 cm voor schepen boven de 12 meter. Dit wordt door Registerbeheer bepaald.

## SLEEPBOOT WESTGAT

NIEUWE AANMELDINGEN

Wat was voor ons de aantrekkingskracht van deze sleepboot? Eigenlijk waren we helemaal niet van plan om een (hobby) boot te kopen, maar toen kwam de toen hetende Albatros om de hoek. We kwamen elke week 2 keer langs de sleepboot en na een jaar ongeveer begon ze scheef te liggen. Dit zagen we en vonden we zonde, maar verder geen aandacht aan geschonken. Weer een paar maanden verder lagen we even naast de sleepboot en zagen we dat er overal mos groeide en er zelfs een boompje begon te groeien uit een afwateringspijp.. Toen zeiden we van joh dit is echt zonde. Het model van de sleepboot sprak ons erg aan en we kwamen er achter dat het een marine sleepboot was geweest. Na wat rond gevraagd te hebben kwamen we er ook achter dat ze al zeker 5 jaar te koop stond en de eigenaar de boot naar de sloop ging brengen omdat er geen kopers voor waren. Hierop besloten wij te gaan kijken. De degelijkheid en de bouw van het schip sprak ons aan, maar dat was pas het begin. We zagen dat er veel (verf) werk aan moest gebeuren, maar dat was te overzien. Toen kwamen we binnen en dat viel best in de smaak bij ons, alles was nog zoals het origineel gebouwd was op een paar kleine aanpassingen na. Maar goed, de echt vonk kwam pas in de machinekamer. Toen we de trap af kwamen zagen we dat er een grote Bolnes motor in stond, dat was een hele leuke verrassing! Chris is zo'n beetje opgegroeid in de Bolnes fabriek vroeger en heeft er zelf ook beroepsmatig nog mee gevaren. En ikzelf ben gek op langzaamlopers en alles wat daar omheen hoort dus ja.. we waren verkocht! We hebben wat informatie opgezocht over de herkomst van de boot en kwamen er achter dat de Westgat als één na laatste op Willemsoord is gebouwd en dat ze na jaren bij de Belgische zeemacht ook daar erg geliefd is geweest. Ook kwamen we te weten dat ze eigenlijk nog de enige sleepboot van die serie is die nog helemaal origineel is. Dit alles zorgde ervoor dat de boot voor ons speciaal werd en we haar hebben gekocht. Wat zijn onze plannen met de nieuwe aanwinst? De Westgat is voor ons een echte hobby, geen handelsobject. Wat wij proberen is, om de boot weer in de oude staat terug te brengen zoals ze gebouwd is in Den Helder in 1967. Er is nog een lange weg te gaan buitenom, aangezien we eerst de binnenkant hebben aangepakt. In de zomermaanden proberen we buitenom stukje bij beetje op te knappen en zo langzamerhand gaat het weer ergens op lijken! In de vakantie gaan we er lekker op uit en genieten we van alles wat de Westgat ons geeft. Van het knusse kombuis tot het geluid van de motor, waar we samen erg van kunnen genieten.



## OPDUWER TIGRIS

Hierbij wat foto's van de Tigris zoals deze nu rondvaart en een paar foto's uit het verleden. De Tigris is al 27 jaar in bezit van mijn opa en vader en ligt in Oegstgeest bij mijn opa aan de woonark.

Ik mag als kleinzoon en zoon, met veel trots, nu ook met de Tigris varen en ben nu ook besmet met het opduwer en sleepbootvirus. Mijn droom is wel om later ook een mooie grotere opduwer of sleepboot te mogen varen.

Mvg, Ruben Juffermans

NIEUWE AANMELDINGEN



Naam boot: Tigris  
Type boot: Opduwer  
Erfgoed type: VE  
Bouwjaar: 1936  
Thuishaven: Oegstgeest  
Lengte: 5.10 m  
Breedte: 1.80 m  
Diepgang: 0.75 m  
Kruiphoogte: 0.70 m  
Motor merk: Slavia

Motor type: 1 cilinder diesel  
Motor pk: 8  
Motor cilinders: 1  
Keerkoppeling merk: Rijdsdijk  
Keerkoppeling type: OK2  
Keerkoppeling overbrenging: 1:2  
Schroef aantal bladen: 3  
Schroef diameter: 350  
Schroef materiaal: Brons

## OPDUWER TEUNIS JACOBA

Mijn aantrekkingskracht tot deze opduwer is dat ik deze bootjes van jongs af aan al prachtig vind en dan ook vooral in combinatie met een mooie langzaamloper. Ik heb altijd wel een bootje gehad maar met de tijd kreeg ik steeds meer interesse in historische schepen en dan vooral sleepbootjes en opduwers.

Ik was al een aantal jaar op zoek naar een mooie opduwer en toen kon ik deze opduwer overnemen. Met deze opduwer krijg ik mooi de kans om kennis te maken met de wereld van sleepbootjes en opduwers. Door het bezitten van deze opduwer is deze hobby alleen maar mooier geworden, dus ik hoop dat ik binnenkort ook een prachtig klein sleepbootje met een mooie motor kan bezitten.

NIEUWE AANMELDINGEN



Naam boot: Teunis Jacoba  
Type boot: Opduwer  
Rven nr: 3994  
Erfgoed type: VE  
Bouwjaar: 1936  
Thuishaven: Urk  
Lengte: 6.10 m  
Breedte: 2.10 m  
Diepgang: 1.20 m  
Kruiphoogte: 1.60 m  
Werf naam: Bijlholt  
Werf plaats: Foxhol

Werf land: Nederland  
Motor merk: Kromhout  
Motor type: M1  
Motor bouwjaar: 1926  
Motor pk: 22  
Keerkoppeling merk: Kromhout  
Keerkoppeling bouwjaar: 1926  
Keerkoppeling overbrenging: 1:1  
Schroef aantal bladen: 3  
Schroef diameter: 750  
Schroef materiaal: Brons

# SLEEPBOOT STELLA

Sinds september 2023 zijn wij de trotse eigenaren van Sleepboot Stella. Dit schip heeft een rijke geschiedenis en is ooit (10 jaar geleden) in eigendom geweest van onze broer/zwager en heeft nu een nieuw thuis gevonden bij ons.

Na jarenlang de wateren te hebben verkend op een kruiser, voelden we altijd een speciale aantrekkingskracht tot sleepboten en de liefde voor deze unieke schepen heeft ons uiteindelijk terug naar de Stella geleid. Die bevond zich in Zuid-Duitsland, met enthousiasme hebben wij de Stella varend teruggehaald. Een bijzondere week vol avontuur waarin we het schip goed hebben leren kennen.

Het schip heeft hier en daar wel wat onderhoud nodig, maar met frisse moed gaan we ermee aan de slag. We kijken ernaar uit om de komende jaren volop van dit wateravontuur te gaan genieten en daarom zijn we ook lid geworden van de vereniging; dit lijkt ons niet alleen leuk, maar ook een mooie manier om samen met gelijkgestemden te genieten van onze gedeelde passie!

Bertus & Sieta Steneker – v/d Kamp



Naam boot: Stella

Type boot: Sleepboot

Rven nr: 325

Erfgoed type: VE

Bouwjaar: 1929

Thuishaven: Sint Nicolaasga

Lengte: 14.00 m

Breedte: 3.30 m

Diepgang: 1.25

Kruiphoogte: 3.10

Eur scheepsnr ENI: 02211557

Werf naam: Van Goor en Spiekman

Werf plaats: Zwartsluis

Werf land: Nederland

Motor merk: DAF

Motor type: 1160

Motor pk: 168

Motor cilinders: 6

Keerkoppeling: Marine Transmission

Keerkoppeling type: DMT100T

Schroef aantal bladen: 3

Schroef diameter: 1

Schroef materiaal: Brons

## OPDUWER ROCKY

Mijn aantrekkingskracht voor deze opduwer: Als klein jongetje van 3-4 jaar ging ik met mijn opa naar de Friese sleepbootdagen. Daar kwam ik voor het eerst echt in aanraking met opduwers en sleepboten en daar ontstond het opdrukker-virus. Mijn opa vaart zelf met een blauwe open vlet "Stern" met een 1 cilinder Blauwe Deutz erin. Toen ik een beetje ouder werd, wilde ik zelf ook graag een echte opduwer. Die werd gevonden door mijn moeder. Dit was een vlet opduwer waarvan de roef erg slecht was, en er zat ook geen motor meer in. Het casco zelf was verder wel goed. Er is door mijn opa een nieuw roefje opgezet en een Lister CE ingebouwd. Hier varen we al sinds 2012 mee. Dat is 'de Rakker', ook lid van de vereniging. Echter bleef ik me altijd interesseren in alle opduwers en sleepboten. Vooral het model steilsteven was altijd een droom. Toen ik dit bootje aangeboden kreeg, kon ik het dan ook niet laten om te gaan kijken. En, je snapt, ik heb hem gekocht. Mijn vader is vrachtwagenchauffeur en hij heeft de opduwer op de bergingswagen naar Wommels gebracht en gelijk het water ingehesen. We zijn natuurlijk meteen een rondje gaan varen. Zo trots als een pauw ben ik, mijn eigen Steilsteven...

Mijn plannen met deze opduwer: Vroeger stond er in deze opduwer een Kromhout K2. Het zou me geweldig lijken om die er ooit weer in te bouwen, dus als iemand nog iets weet. Voor nu wil ik evenementen bezoeken en op vakantie natuurlijk. Verder hoop ik er veel leuke vaartochten mee te maken.

Met Vriendelijke Groeten, Jelle Sieperda



Naam boot: Rocky  
Type boot: Opduwer  
Rven nr: 5550  
Erfgoed type: VE  
Bouwjaar: 1933  
Thuishaven: Wommels  
Lengte: 5.20 m  
Breedte: 1.80 m  
Diepgang: 0.85 m

Werf naam: Van den Beldt  
Werf plaats: West Grafdijk  
Werf land: Nederland  
Motor merk: Samofa  
Motor type: 2s108  
Motor pk: 30  
Motor cilinders: 2

## SLEEPBOOT OH SCRAP

Wat was voor jou de aantrekkingskracht van deze prachtige sleepboot?

We hebben voor deze boot gekozen, omdat de boot in onze ogen meer potentie had dan waar deze voor werd gebruikt de laatste jaren. Deze oude stoomsleper kreeg al niet zoveel aandacht meer de laatste jaren en lag voor een acceptabele prijs te koop. Deze combinatie paste ons goed. We zijn zelf goed in staat een schip compleet te renoveren in eigen beheer, wat kostentechnisch interessant is.

Wat zijn jouw plannen met de nieuwe aanwinst? We hebben hem na de renovatie maximaal ingezet in het maritieme werk. Met name het ophalen van de sloopschepen geeft ons de nodige flexibiliteit in het werk.

Met vriendelijke groet,  
Christian Steenhuis



Naam boot: Oh Scrap  
Type boot: Sleepboot  
Erfgoed type: VE  
Bouwjaar: 1914  
Thuishaven: Kampen  
Lengte: 24.00 m  
Breedte: 4.60 m  
Diepgang: 1.38 m  
Kruiphoogte: 5.65 m

Eur scheepsnr ENI: 02102404  
Brandmerk: 2404 B DORD 1947  
Werf naam: Verschure  
Werf plaats: Amsterdam  
Werf land: NL  
Motor merk: Volvo Penta  
Motor type: D 34 AM  
Motor pk: 865



## OPDUWER MARIETJE

Ik ben scheepswerktuigkundige en heb gevaren bij Van Ommeren en ESSO. Dan ben je besmet met het vaarvirus en daar kom je nooit meer vanaf. Aan de wal blijft je dit achtervolgen. Jaren geleden heb ik een sleepboot casco gekocht van 8 meter, hier was een jachtje van gemaakt. De opbouw eraf en daar weer een sleepboot van gemaakt met een Samofa van 20 PK. Dit was een heerlijk bootje met een groot vaargebied en veel gebruiksmogelijkheden zoals varen met vloten, arken en dekschuiten. Inmiddels kwam de roep voor meer comfort. In 2000 heb ik een wrak gekocht van 14.5 meter en hier de sleepboot Gerrie van gemaakt (hiervoor heb ik de Joop van de Ende prijs gehad). Een boot van 14.5 meter en een diepgang van 1.25 meter is niet handig voor het slepen en duwen van vloten en bakken op klein water. Een opduwer is veel mooier en handiger. Via via kreeg ik een 20pk BUKH in handen dat was een mooie motor voor een opduwer. Een jaar lang gezocht naar een geschikte boot om er een opduwer van te maken. Wel een paar gevonden, maar die waren niet te koop. Ik heb toen een bestaande opduwer opgemeten, hiervan een lijnenplan gemaakt en begonnen te bouwen. Het was wel een stevige klus (zie de geboorte van een opduwer in De Beting van juni 2022). Inmiddels vaart de boot als Marietje. Het is een heerlijk bootje met veel bekijks en voor klussen is zij perfect. Ik neem hem mee naar Zwartsluis en daar eens kijken wat de BUKH presteert, anders moet er nog een andere schroef op.

NIEUWE AANMELDINGEN

Groeten Piet Nooij



Naam boot: Marietje  
Type boot: Opduwer  
Bouwjaar: 2023  
Thuishaven: Opmeer  
Lengte: 5.00 m  
Breedte: 1.60 m  
Diepgang: 0.70 m  
Kruiphoogte: 1.00 m  
Werk naam: eigen bouw  
Werk plaats: Zwaagdijk Oost  
Werk land: Nederland

Motor merk: BUKH  
Motor type: DV20  
Motor bouwjaar: 2006  
Motor pk: 20  
Motor cilinders: 2  
Keerkoppeling merk: ZF  
Schroef aantal bladen: 3  
Schroef diameter: 320 mm  
Schroef materiaal: Brons

## SLEEPBOOT KLEINE BEER

De Kleine Beer heb ik leren kennen toen ik zelf een kruiser had gekocht, zo'n 16 jaar geleden. Ik had mijn bootje toen op jachthaven Wijmond aangemeld om daar een ligplaats te krijgen die ik ook vrij snel kreeg. Toen ik daar eenmaal lag, viel mij

meteen een bijzonder geluid op: er kwam een sleepbootje voorbij varen met een langzaamloper. Het was de Kleine Beer van de heer Peter Jongsma. Zodra hij was afgemeerd in de haven, ben ik er meteen heengelopen en heb mij voorgesteld.

Wat een geweldige man is dat, en wat een geweldige sleepboot! Met een echte Industrie erin. Zelf ben ik ooit begonnen met werk bij JC Ter-

louw in IJmuiden, die toen Industrie dealer was, dus mijn hart was meteen verkocht toen ik de boot mocht bekijken. Peter was toen druk bezig met van alles te repareren en verbeteren aan de boot die veel achterstallig onderhoud had. Zo heb ik hem geholpen met het onderhoud en verbeteren van de 2D4 Industrie Nr 4114. Zelf was hij met nog veel meer projecten bezig op zijn boot maar hielp mij ook op mijn boot, waar het kon.

Twee jaar geleden heb ik mijn kruisers verkocht omdat het gezin het niet echt leuk vond, dochter werd 16 en wilde niet meer mee. Vanaf toen heb ik tegen Peter gezegd, als je hem ooit gaat verkopen wil ik de eerste bieder zijn. En zo is het gekomen dat ik de Kleine Beer nu in mijn bezit heb. Peter kan zo nog altijd blijven genieten van wat ooit zijn trots was en mag er van mij mee varen als hij daar zin in heeft, de boot blijft op dezelfde haven liggen. Op dit moment ben ik bezig de machinekamer schoon te maken, iets wat is blijven liggen omdat Peter hier niet echt aan toe is gekomen, hij heeft er immers heel veel aan gedaan om haar in deze staat te krijgen zoals ze er nu bij ligt. De motor en koppeling zijn volledig ontdaan geweest van verf en staan inmiddels weer in de kleur. De huid in de machinekamer heb ik ook al voor een groot deel ontdaan van oude lagen verf en opnieuw in de twee componenten verf gezet en de bilge is ook inmiddels redelijk vrij van vet- en olieresten.

Daar we de koeling van de motor hebben veranderd, zakt de oliedruk ook wat verder omdat de olie nu ook warmer wordt. Hier ben ik samen met Peter een andere olie-pomp voor aan het maken zodat er wat meer opbrengst is (zeker bij laag toerental). De pomp is nog niet af dus dat project loopt nog. Verder wil ik de Kleine Beer niet veranderen, het is een mooi juweeltje en dat is te danken aan al het werk wat Peter er jaren heeft ingestopt. Rest mij nog wel een huiddikte meting te laten doen zodra de boot droog gaat en dan weer snel te water om te genieten. Ik zal me dus snel inschrijven voor een paar evenementen (waar ik voorheen met Peter wel eens ben geweest). Ik ga jullie dus vast en zeker ergens zien en tegenkomen.

Mvg, George Hermans



# SLEEPBOOT INNOVATIE

Even voorstellen..,

Wij zijn Truusje en André en vanaf begin dit jaar 2 nieuwe enthousiaste leden van de VDMS.

**NIEUWE AANMELDINGEN**

In januari 2017 begonnen wij met bootje varen. Om gewoon eens te ervaren of dit wel wat voor ons zou kunnen zijn, kochten we een oud Amsterdammertje.

Het was direct liefde op het eerste gezicht! 12 meter lang, bouwjaar onbekend en voorzien van een redelijk nieuwe 4 cilinder Volvo Penta voor de stuurhut, hartstikke blij. Best wel een klein roefje voorin, dus met z'n viertjes gezellig kamperen op het water met maar een paar vierkante meter ruimte beschikbaar. Dat kon beter, dachten we al snel!

De "Innovatie" was 50 jaar lang het bezit van echte liefhebbers uit Hardinxveld-Giessendam en is nu sinds 2020 onze trots. In 1914 gebouwd in Amsterdam op de werf van Kromhout-Ceuvel. Lengte 15,22 meter en als eerste voorzien van een 1 cilinder Kromhout 28 PK, later gevolgd door de grotere 56 PK 4 cilinder uitvoering. Vanaf 1987 tot heden vaart de boot prima met de 6 cilinder Gardner onder/achter de stuurhut. De plaatsnaam Amsterdam die op de achterzijde is aangebracht, verwijst nu alleen nog eervol naar zijn "geboorte-dorp". De boot heeft veel leefruimte voorin en is mooi bereikbaar vanuit de stuurhut. Ook in het achterroefje zijn nog 2 compacte bedden netjes ingetimmerd. De Innovatie is grondig aangepakt en gaat ieder voorjaar het water weer even uit voor alle aandacht die dan nodig is m.b.t. staal- en schilderwerk.

Elk jaar genieten we samen meerdere keren van de fantastische bootreisjes, en reizen. Van Friesland tot Frankrijk aan toe! We willen met deze boot volgend jaar zeker nog deelnemen aan de Sail Amsterdam, maar dromen toch ook stiekem al wel een beetje over een volgend avontuur met misschien wel een zeewaardige boot voor het maken van nog verdere reizen..

Met vriendelijke groet, Andre Korenhof



## SLEEPBOOT GUARDIAN



NIEUWE AANMELDINGEN

Beste lezer, ik ben Bob Brouwer, 30 jaar oud en mijn hele leven al actief in-, met- en op het water. Al als jong ventje mee uit varen met mijn ouders, opa en oma en later ook bij de waterscouting in Reeuwijk. Mijn voorliefde voor schepen, scheepsmotoren, en in het bijzonder sleep- en duwbotten, groeide snel en zo kreeg ik een schottelvletje met een Kubota 3pk verdampermotor toen ik de havo haalde. Een prachtig begin om later mee door te groeien naar een echte sleepboot. Met 4 vrienden heb ik in 3 jaar tijd een kleine sleepboot voor de waterscouting gebouwd, waardoor dit gevoel nog meer begon aan te dringen en ik ook meer oog voor detail en vorm kreeg. Na meerdere bezoeken aan de Sleepbootdagen was het duidelijk, hij moest en zou er nu toch echt gaan komen. Afgelopen jaren heb ik meerdere boten bezichtigd en kreeg daarmee ook oog op ruimte, indeling en de hoeveelheid werk. Tevens spelen kosten natuurlijk altijd een belangrijke rol. Na (weer) een zomer bootjes kijken viel mijn oog afgelopen september op de Guardian. Wat mij aantrok tot dit prachtige scheepje? De mooie volle rompvorm, grootte van 12 meter, vaarklaar en grotendeels ingericht. De Guardian, oorspronkelijk stoomsleper uit 1926, heeft precies wat ik zocht. Hiermee kan ik door de afmetingen nog op de meeste plekken komen, heeft een betrouwbare GM Detroit 6-71 2takt diesel en voldoende ruimte om in te leven. De stuurhut, machinekamer en voorroef (gedeeltelijk) zijn niet origineel. Iets waar ik bij de eerste ontmoeting even aan moest wennen maar..... Al heel snel ben gaan waarderen. Wat zijn mijn plannen met mijn prachtige aanwinst? Vrijwel direct na het ophalen van de boot ben ik al gelijk verbouwplannen gaan maken. De voorroef/woning had geen handige indeling. Hier heb ik inmiddels aardig veel aan veranderd zodat er voldoende plek is voor het bed, bergruimte, keuken en zithoek. Ook krijgt het interieur een iets meer grootmoeders tijd uitstraling. In de toekomst komen de originele patrijspooten weer terug om de boot toch een klein beetje meer details uit originele staat te geven. Wanneer de zon zijn best weer gaat doen is het berghout aan de beurt. Die is in slechte staat en er ontbreekt zelfs al jaren een deel.. Gelukkig is ijzerwerken gedeeltelijk mijn beroep dus ik verwacht dit wel snel te kunnen afronden. Een toekomstplan is de machinekamer aan te pakken. Er is hier namelijk voldoende ruimte voor een 2e slaapkamer en kleine badkamer om langere tijd weg te kunnen. Natuurlijk voelde ik de vraag al branden... "wat doen we met die GM (aka. Straaljager)?" Wel, deze staat voorlopig nog niet in de weg, start goed, tijdig onderhoud en door hem vooral voldoende drinken te geven kan deze nog wel even door. Ooit... Ooit... Wil ik deze vervangen door een flinke 3 cilinder Stork, Brons of Industrie. Net wat op mijn pad komt. Maar zoals gezegd heeft dat voor nu geen prioriteit en gaan we naast veel klussen vooral heel erg veel genieten van dit heerlijke bootje!

## SLEEPBOOT EVELINE

Kort geleden heb ik een artikel voor de Beting geschreven waarin ik uitgebreid verslag heb gedaan over de inbouw van een nieuwe motor in onze Epsilon. Ondanks dat we dit jaar heel erg genoten hebben van de Epsilon en onze prachtige Industrie, bleven we toch nog een aantal wensen hebben voor de toekomst. Als er ooit een andere boot komt dan... Wellicht komt dit bekend voor bij meerdere sleepbooteigenaren? Nou is het natuurlijk niet zo dat je voor een andere sleepboot de showroom inloopt en een bootje uitkiest. Je bent natuurlijk afhankelijk van het aanbod op dat moment. Zo bepaal je dus ook niet helemaal zelf wanneer er een nieuwe boot gaat komen. Soms komt er gewoon een boot langs die je eigenlijk niet kan laten lopen omdat ie gewoon alles heeft wat er op je lijstje staat. Zo kwam dus eigenlijk de Eveline iets te vroeg op ons pad..

Waar wij normaal eigenlijk meer aangetrokken werden door “projecten”, boten die heel veel liefde nodig hebben, was de Eveline eigenlijk het tegenovergestelde. Vanaf de eerste kennismaking met de boot was ons gelijk duidelijk dat Erik, de oude-eigenaar, de afgelopen jaren hart en ziel in deze boot gestopt had. Wat een plaatje! En die Stork! De liefde voor onze Industrie is nog even sterk aanwezig maar het geluid van de Stork heeft ons hart toch wel even sneller doen kloppen.

Gelukkig is een sleepboot nooit af dus er valt nog genoeg te klussen aan boord. De Eveline is aan de buitenkant nog geheel origineel dus buiten het normale onderhoud gaan wij hier niks aan veranderen. Het interieur is nog niet helemaal naar onze zin dus dat wordt een mooi klusje voor volgende winter. Plan voor de komende tijd is dus vooral heel veel te genieten van die mooie Eveline..

Groetjes, Kees en Milou Meijne  
Sleepboot Eveline & Epsilon



## SLEEPBOOT DELTA (RECTIFICATIE)

Sinds 2019 zijn we trotse eigenaar van Sleepboot D'Ouwe, waar we al veel plezier mee hebben gehad. Er staat wel een mooie Kromhout in, maar geen langzaamloper. Dit is toch altijd wel een wens gebleven.

We wonen in Friesland, maar ik werk sinds 3 jaar bij het loodswezen in Rotterdam waar ik de sleepboot nu als woonruimte gebruik als ik moet werken. Toen de Delta op ons pad kwam was de keuze snel gemaakt. Meer woonruimte, meer comfort én een mooie 3 cilinder Brons langzaamloper erin!

Tot het voorjaar ligt hij bij ons voor de deur in Friesland om wat dingen op te knappen, waarna hij voor de komende jaren naar Rotterdam zal vertrekken. We hebben er zin in om de boot verder op te knappen en om er mooie reizen mee te maken!

Met vriendelijke groet, Jan van der Veer.



Naam boot: Delta

Type boot: Sleepboot

Rven nr: 2317

Erfgoed type: VE

Bouwjaar: 1956

Thuishaven: Burdaard

Lengte: 16.50 m

Breedte: 4.50 m

Diepgang: 1.70 m

Werk naam: v/d Beltd

Werk plaats: West Grafdijk

Werk land: Nederland

Motor merk: Brons

Motor type: 3GB

Motor bouwjaar: 1955

Motor pk: 180

Motor cilinders: 3

Keerkoppeling merk: Kuypers

Keerkoppeling type: HK4

Keerkoppeling bouwjaar: 1955

## OPDUWER DE BUDDIES

Ik ben Djimmy Veldhuizen en ik ben 14 jaar en woon in Sint Nicolaasga. Het opduwvires heb ik van mijn vader overgenomen. Ik heb deze opduwer al 4 jaar in mijn bezit.

Hij heeft onder andere op de Bergse Plassen gevaren voor hulp bij snoeiwerk en het vervoeren van afval.

Er zat eerst een Köhler benzinemotor in, die hebben wij omgewisseld met een Yanmar ts50. En een jaar later hebben wij die er weer uitgehaald en er een Yanmar pmx ingezet. Daar vaar ik nu mee en hoop er nog vele jaren mee te varen.

Naam: De Buddies

Type: opduwer vlet

Bouwjaar: 1950

Thuishaven: Sint Nicolaasga

Werk: onbekend

Afm: 4,10 m x 1,60 m x 0,60 m.

Motor: Yanmar

Motor Type: PMX

Pk: 6 pk

Bouwjaar motor: 1965

Schroef: drieblads

NIEUWE AANMELDINGEN



## SLEEPBOOT CONSTANCE

Oorspronkelijk waren we op zoek naar een zeilboot maar bij toeval zag ik een advertentie van sleepboot de 'EVENAAR'. Deze kende ik omdat die ooit eigendom was van één van mijn vroegere leidinggevendenden en waar ik ook enkele keren op had mogen meevaren. Ik was er echter nooit binnen geweest en had er dus geen weet van dat de stahoogte in de roef maar 165 cm en in de slaapkajuit 145 cm bleek te zijn. Even verder lag er een andere sleepboot te koop. Daar was wèl stahoogte en de boot was anderhalf jaar geleden volledig opnieuw ingetimmerd. De originele motor (traagloper Deutz, luchtgestart) was een 5-tal jaren daarvoor vervangen door een gereviseerde DAF DK1160M met 170 pk. Van de ene kant spijtig maar aan de andere kant start deze dan weer direct als de sleutel wordt omgedraaid.

Waarom dan toch gezwicht voor een motorboot i.p.v. een zeilboot? Mijn ouders waren binnenschippers en een sleepboot leunt daar wel erg dicht bij aan: karakter, geschiedenis, robuust gebouwd, een 'volwassen' stuurrad... Verder heeft een zeilboot, volgens mij, als nadeel dat binnenwateren ermee bevaren erg beperkt is en je bijna verplicht bent om de boot in een haven dicht bij de zee te leggen: verder van huis, duurdere havens (in België toch) meestal een massaproduct en constant zout water met snellere aangroei als gevolg.

Deze sleepboot werd in 1925 gebouwd door scheepswerf De Klop te Coevorden (NL). De sleepboot heeft diverse eigenaars gehad, waaronder de Nederlandse Marine (van 1946 tot 1966) waar de boot blijkbaar constant tussen de Waddeneilanden bezig is geweest. Sinds begin 2022 ben ik dan in het bezit gekomen van de 'CONSTANCE' (naar de voornaam van mijn moeder). De Constance onderhouden, maakt deel uit van mijn hobby en doe ik met veel plezier.. maar varen doe ik natuurlijk nog liever. Binnenkort ga ik met pensioen: dus meer vrije tijd om voornamelijk de Belgische en Nederlandse kanalen te bevaren. Ook is het de bedoeling om af en toe naar sleepbootdagen te komen. Ik hoop er nog lang mee te mogen varen en er van te genieten.

M.v.g. Rudi





## SLEEPBOOT BON VIVANT

Ik zocht een sleepboot waar wat aan opgeknapt moest worden. Op deze sleepboot stond een stuurhut die niet origineel en bovendien veel te breed en te hoog was. De opbouw was verrot, dus alles wat boven het dek uitstak sneed ik er vanaf zodat ik er een opbouw op kon zetten die ik passend en praktisch vond. De motor heb ik naar achteren verplaatst, zodat alles wat voor de stuurhut staat ingericht kon worden om te verblijven. De motorruimte is afgescheiden met een waterdicht schot. De beting is wat naar achteren verplaatst. De ketting van het stuur naar het roer heb ik vervangen door hydrauliek. Het onderwaterschip heb ik vrijwel helemaal gedubbeld.

De boot ligt in Ezumazijl (Lauwersmeer), maar ik woon in Utrecht. Heb wel geprobeerd hem naar Utrecht te halen, maar ligplaatsen zijn er niet of ze zijn te duur en te vol en in Ezumazijl is het lekker rustig. Vorig jaar heb ik geprobeerd de boot te verkopen, maar daar kreeg ik meteen al veel spijt van. Dat ging gelukkig niet door. Ik vaar er maar weinig mee, de lol is voor mij is toch vooral het onderhoud. Het dak op de stuurhut, dat moet weer netjes wit worden. Dakdekken vond ik leuk om te doen, maar mijn vrouw vindt het geen gezicht en ze heeft gelijk. Er moet nog boordverlichting op. Gelukkig valt er nog veel aan te doen. Elke maand ga ik er een kleine week naar toe. Ver bij de bewoonde wereld vandaan. Ik hoop er heel oud mee te worden.

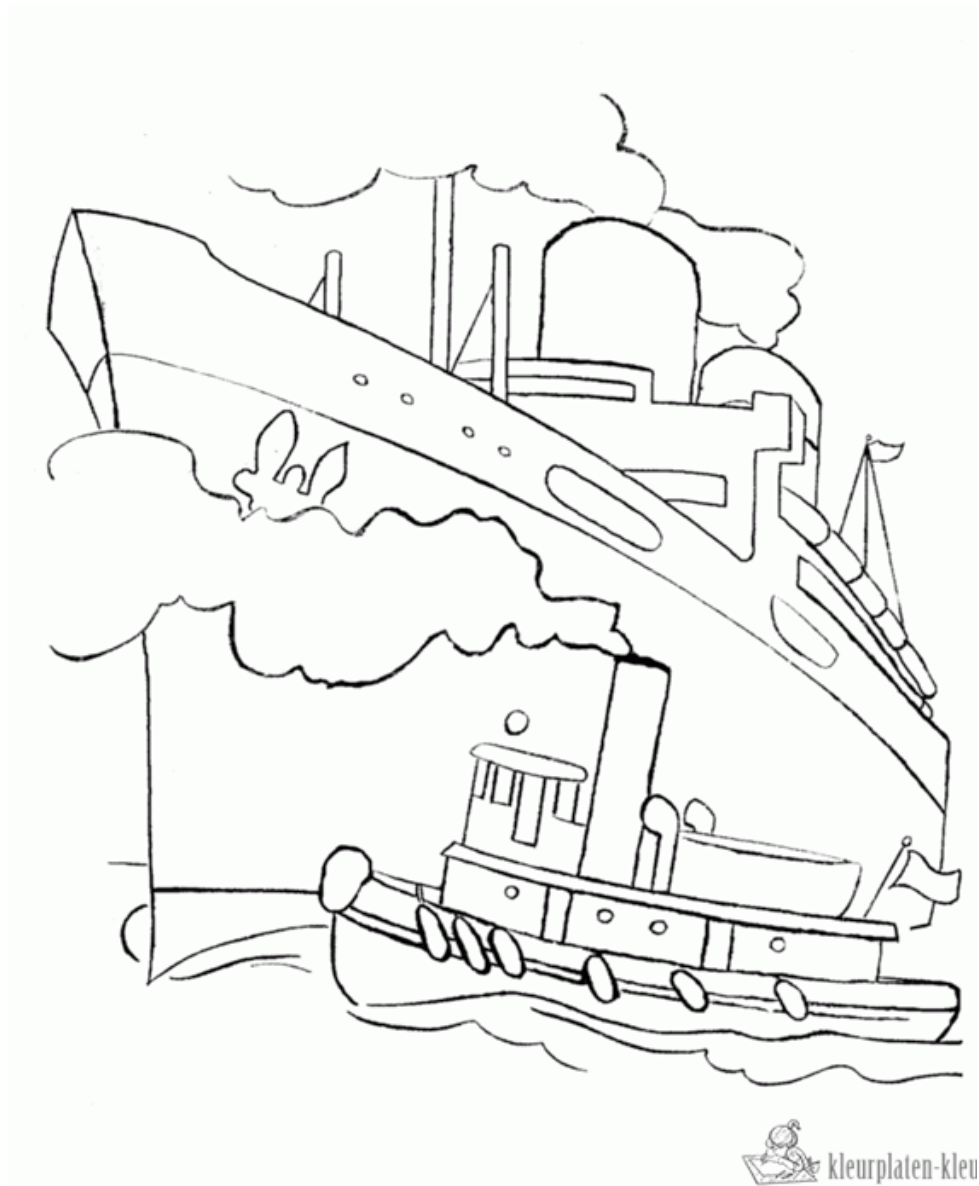
Oh ja, de motor, een Daf 475, wil ik vervangen. Ik wil heel graag een langzaamloper inbouwen, eentje die je aan kan slingeren zodat er geen lucht en accu aan te pas hoeft te komen. Dus wie wat weet, laat het me weten.

Hartelijke groet,

Kees van Oosten



# KLEURPLAAT



## EVENEMENTEN

Sleepbootdagen Woudsend - 03-mei-2024 t/m 05-mei-2024 - **VOL**

Nationale Sleepbootdagen 2024 - 09-mei-2024 t/m 11-mei-2024

Opening Watersportseizoen Sneek - 11-mei-2024 t/m 11-mei-2024

Sleepbootdagen Eernewoude 2.0 - 18-mei-2024 t/m 20-mei-2024

Havendagen Woerden 2024 - 07-jun-2024 t/m 08-jun-2024

DelfSail 2024 - 13-jun-2024 t/m 16-jun-2024

Visserijdagen Lemmer - 14-jun-2024 t/m 16-jun-2024

Havendagen Zeewolde - 12-jul-2024 t/m 14-jul-2024

Visserijdagen Stavoren - 19-jul-2024 t/m 21-jul-2024

Sleepbootfestival Biddinghuizen - 30-aug-2024 t/m 31-aug-2024

Nijkerkse Sleepbootdagen - 05-sep-2024 t/m 09-sep-2024

Historische Havendagen Zwolle - 13-sep-2024 t/m 14-sep-2024

32e editie Warmondse Schippertjesdagen - 13-sep-2024 t/m 15-sep-2024

Bovenstaande gegevens zijn van de VDMS website gehaald op 18-03-2024

**Voor aanmelden/info:** <https://www.motorsleepboot.nl/category/evenementen/>



**MARINESUPPORT**

## PREVENT POLLUTION



- ✓ MARINE SERVICE
- ✓ SCHEEPVAART BEGELEIDING
- ✓ CREW EN SAFETY VAARTUIGEN
- ✓ BODEMONDERZOEK
- ✓ TRANSPORT
- ✓ SPILL RESPONSE
- ✓ VEEGARMEN



[WWW.MRDMARINESUPPORT.NL](http://WWW.MRDMARINESUPPORT.NL)