

Dossier Zeldzaamheid

Geschiedenis

Specificaties

Lengte 7,00 meter

Lengte loodlijnen 6,60 meter

Breedte 2,33 meter

Holte 1,14 meter

Werf N.V. C.Appelo Scheepswerf te Zwartsluis,
bouwjaar 1927.

Bouw

De Zeldzaamheid is gebouwd bij N.V. C.Appelo Scheepswerf te Zwartsluis als 'Havendienst Nijkerk'. De brief waarin werd gemeld dat de sleepboot klaar was voor oplevering was gedateerd op 2 november 1927. Echter, door een storm arriveerde de 'Havendienst Nijkerk' enkele dagen later in Nijkerk. Bij Appelo te Zwartsluis is ook onder andere de schoener Oosterschelde gebouwd, nu nog steeds in de vaart als charterschip.



Nijkerk

Opdrachtgever was de gemeente Nijkerk (Gelderland). Deze heeft het bootje van 1927 tot 1932 in eigendom gehad. Uit het raadsbesluit van mei 1927 blijkt dat het bootje de plaatselijke baggermolen moest verslepen om de Arkervaart versneld op diepte te kunnen houden. De Arkervaart was voor Nijkerk de enige verbinding met de Zuiderzee.

Deze zeeverbinding slibde te snel dicht waardoor de grotere schepen de haven slecht konden bereiken. De baggermolen werd dat jaar omgebouwd van handbediend naar gemotoriseerd. Tevens werden er twee onderlossers besteld die ook door het sleepbootje versleept moesten worden. In die tijd waren de vrachtschepen nog zeilschepen en de Arkervaart was vaak niet bezeild. De sleepboot werd ingezet om schepen van en naar de zeesluis te slepen. De bedoeling was dat de sleepboot assistentie zou verlenen bij calamiteiten op open zee. De sleepboot bleek niet geschikt voor deze taak op zee omdat het te weinig vrijboord had. De Gemeente Nijkerk verkocht daarom de boot al begin jaren 1930.

Foto: Oplevering november 1927, met baggermolen en onderlossers.



Smilde

2de eigenaar (1936-1961) was Harmannus De Vroome uit Smilde.

De Vroome heeft het bootje gekocht in Hardinxveld via een advertentie in de Schuttevaer van 15 februari 1936:

"Gevraagd: motorsleepbootje, 20-25 pk, liefst gloeikop. 8-10 meter, met woning, of casco in goeden staat. brieven onder no. 178 aan Bureau Schuttevaer te Assen."

Hij noemde de sleepboot Martha, naar zijn vader die Marten heette.

Volgens het kasboekje dat we via familie in bezit kregen, is de Vroome op 18 april 1936 gaan varen. Het verhaal gaat dat de Martha in de 2de wereldoorlog enige tijd geconfisqueerd was door de Duitsers. Harmannus de Vroome woonde jarenlang in het voorondertje van het sleepbootje en sleepte vooral schepen over de Drentse Hoofdvaart. Hij werd ook wel "Mans van het bootje" genoemd. Zijn vaste ligplaats (tussen de slepen door) was aan de Veenhoopsweg te Smilde, voor de winkel van kleermaker Ludwig. Ook lag hij vaak in Schoonoord in het Oranjekanaal, bij de kruidenierswinkel van zijn broer voor de deur.

Foto: De Martha in Smilde, met aan boord een vriend van 'Mans van het Bootje'.



Groningen

3de eigenaar (1961-1989) was Eppo Wieringa uit Groningen.

Wieringa heeft het bootje gekocht van de heer de Vroome, om het te gebruiken als opduwer bij zijn hasselteraak Dankbaarheid. Eppo voer met zijn schip al regelmatig langs het bootje en had er al een tijd een oogje op. Het inbouwen van een motor in het schip kostte te veel geld en laadruimte. De oplossing van een opduwer was eigenlijk al achterhaald op het moment dat het sleepbootje werd gekocht. Eind jaren zestig meert Wieringa af in Groningen en vindt een baan aan de wal. In 1989 wordt het sleepbootje doorverkocht.

Foto: kunstenaar Marten Klompier fotografeerde de twee schepen in de Zuiderhaven te Groningen, jaren 1960-1970.



Huidige eigenaar is Eddie Douma. Groningen. 1998-heden.

Eddie kocht de sleepboot van Jan Klaibeda, die het scheepje van 1989 tot 1998 in zijn bezit had. Klaibeda begon met het slopen van slechte onderdelen. Eddie is tevens eigenaar van de hasselteraak Dankbaarheid en houdt zich bezig met de restauratie van de sleepboot als opduwer van zijn schip. Hij noemde het sleepbootje Zeldzaamheid.

Motor

Kromhout M1
Motornummer 4330
Gloeikop, 22 EPK
Bouwjaar 1927

Uit het Kromhout-archief van Han Mannaert bleek dat De Vroome het scheepje Martha noemt. Er is gezegd dat de Martha in de Tweede Wereldoorlog gevorderd is geweest door de Duitsers. De kop van de motor is in deze periode opgeblazen. Dit is nu nog te zien omdat de scheur die hierbij ontstond dichtgelast is. De motor is overgebracht naar de Dankbaarheid voor revisie.

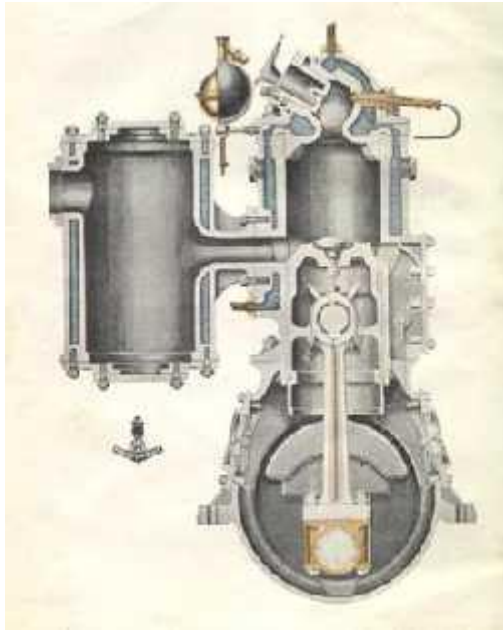
Foto: de Kromhout M1 voordat hij uit de sleepboot werd getakeld.



Het demonteren, schoonmaken en opnieuw in de verf zetten is een tijdrovend werk. Bij het uit elkaar en in elkaar zetten van de motor maken we dankbaar gebruik van een kopie van een onderdelenboek voor de Kromhout M1.

Foto: Marja verft het pomphuis van de koelwaterpomp en de stoel voor de brandstofpomp.





Met dank aan de heer Teun Koolhaas heeft de Zeldzaamheid in november 2003 een tweede Kromhout M1 gekregen die zonder revisie in het scheepje geplaatst kan worden!

De eerste motor van de sleepboot kan nu volledig gereviseerd worden en daarna als reservemotor dienen. Hiermee is de Zeldzaamheid verzekerd van nog vele jaren varen met het oorspronkelijke motortype.

Foto: Kromhout klaar voor transport, november 2003.



De 'tweede' motor (bouwjaar 1933, motornummer 6988) is afkomstig uit de klipper Emanuel, de laatste vrachtzeiler van Nederland. Met schipper Jelle Hoogeveen heeft de Emanuel tot in de jaren 1970 vrachtgevaren.

Het toeval wil dat dit schip sinds 2002 Groningen als thuishaven heeft. Het is het schip *Nicolaas Mulerius* van studentenzeilvereniging Mayday.

Restauratie: uitgangspunten

Zowel de hasselteraak als de opduwer zullen worden teruggebracht in de staat waarin zij samen omstreeks 1960 vracht vervoerden. Voordat de slijptol erin gaat, documenteren we alles wat los en vast zit.

Om het project "Zeldzaamheid" betaalbaar te houden werd besloten dat onder de vloer wordt gelast, en boven de vloer wordt geklonken. Voor de "Dankbaarheid" geldt iets soortgelijks: het vlak zal gewoon worden gelast, maar de roef en het zichtwerk zoals de koekoek en het vooronderdeksel worden ook geklonken.

Historisch onderzoek

Het historisch onderzoek blijft gedurende het hele project aan de gang, want als je eenmaal bezig bent, komt de informatie soms zomaar aangelopen in de vorm van een bezoeker die er meer vanaf weet. Inmiddels zijn er bijvoorbeeld over de "Zeldzaamheid" twaalf mappen gevuld met informatie, waarvan zeven met zo'n 1500 foto's van het restauratie-proces. Het idee om de restauratie vast te leggen in een publicatie is al snel ontstaan, maar deze website is een minder geldverslindende mogelijkheid om te laten zien hoe de restauraties van zowel motorsleepboot als hasselteraak verlopen.



Restauratielogboek en reisverslagen (2000-2014)



Voorjaar 2000

Foto: de Zeldzaamheid wordt in de zomer van 2000 met een 70-tons kraan over het Borgercompagniesterdiep in de tuin van Roel Wolthuis neergezet.



Najaar 2001

Foto: Al het slechte ijzer wordt verwijderd.



Voorjaar 2003

De eerste nieuwe klink

Het klinken wordt gedaan met een pneumatische klinkhamer. Maar dat is niet alles wat je ervoor nodig hebt! Wil je klinken, dan heb je minimaal 3, maar het liefst 4 personen nodig: een klinker (die met de klinkhamer), een nageljongen of -meid (die de klinken heet stookt in een veldsmidse), een klinkerjongen (die de klinken uit de smidse haalt en in het gat stopt), een tegenhouder (die in het schip staat om de klinken tegen te houden). Eerst worden er zoveel mogelijk gaten dichtgeklonken. Als laatste worden de bouten en moeren weggehaald zodat ook die gaten dichtgeklonken kunnen worden.





Toeval

December 2003

Bij toeval kreeg Eddie eind december een 'Nederlandsche Schippersalmanak' uit 1946. Tot zijn verbazing vond hij op bladzijde 206 een klein vergeeld briefje. Het bleek een sleepcontract te zijn tussen schipper Siegersma van het 56 tons schip 'Hoop op zegen' en eigenaar H. de Vroome van motorsleepboot 'Martha', sterk 20 PK. Voor het bedrag van fl. 2,95 sleepte de 'Martha' het schip op 21 augustus 1946 van Zwartsluis naar Zwolle.

Hoeveel geluk kun je hebben?



Onderzoek

Januari 2004

In een week tijd hebben we drie dagen in het archief van de gemeente Nijkerk doorgebracht. Het archief over de baggermolens en de sleepboten is uitgebreid bestudeerd en we zijn een aantal mooie foto's rijker. Zo vonden we een mooie proefvaartfoto van de sleepboot met de baggermolen en de onderlossers erachter. En -zoals je hiernaast ziet- een foto van een sleep in de havenmond op weg naar Nijkerk (Arkervvaart).

In een jaarverslag van de raad vonden we in 1932 een heel korte verwijzing naar de verkoop van de sleepboot. Hoe de sleepboot bij de Vroome in Smilde terecht kwam, weten we nog steeds niet precies.



Opbouw

1 maart 2004

Eddie werkt nu elke dag dat we op de werf zijn aan de constructie van de opbouw. De oude koekoek is er nog, de scepters voor de reling ook. De dakspantjes en platen zijn nieuw en worden geknipt, geponst en in elkaar gebout.

In de tussentijd is Marja met komborstel en owatrol in de weer om de oude onderdelen weer bruikbaar te maken. De 'nieuwe' oude Kromhout wordt ook regelmatig geolied.

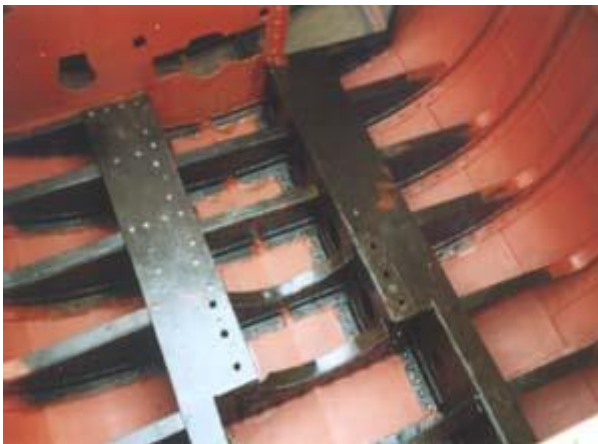


Voordek

17 maart 2004

Hiernaast zie je hoever we vorige week waren gevorderd met het voordek. (Inmiddels zitten de ponsgaten er ook al in en is alles vastgebout).

Als het voordek klaar is (en afgeklonken), en het dakje van de opbouw klinkklaar, wordt de motor in de machinekamer gehesen. Daarom is Marja nu druk bezig de machinekamer in de verf te zetten. Gelukkig zat het weer deze week mee!



Machinekamer

4 april 2004

De machinekamer zit nu van top tot teen in de primer en de owatrol.

De stukken onder de fundatie van de motor (plekken waar je later nooit meer bijkomt) worden straks nog flink in de lijnolie gezet. We hebben tijdens het krabwerk een ouderwetse kleur groen gevonden. Alles boven de vloer wordt in deze kleur geverfd.



Voorschild

4 april 2004

Het begint eindelijk echt op een sleepboot te lijken nu de opbouw haar vorm terugkrijgt. Eddie heeft deze week namelijk het voorschild erop gezet.

Omdat dit deel al gesloopt was toen hij de boot kocht, heeft het wat tijd gekost om aan de hand van oude foto's te achterhalen hoe het heeft gezeten.





Voorbolder

18 april 2004

Deze week zijn we niet bij de werf geweest (het was paasmaandag en dit weekend was het museumweekend..), maar we hebben wel de foto's opgehaald!

De laatste keer heeft Eddie samen met Roel gewerkt aan de reconstructie van de voorbolder. Deze was oorspronkelijk van onderen uitgesmeed en vastgeklonken aan het voordek. Vervolgens is hij bij de bouw van het bootje met een plaat aan het potdek vastgeklonken. Omdat die plaat er nog zit (zie foto) kon de bolder niet op de ouderwetse manier uitgesmeed worden. (Omdat we 'm dan niet meer door die plaat krijgen...)

Besluit: een ring smeden die rond de nieuwe bolder bevestigd wordt, en die ring vastklinken aan het voordek! Om dit moeilijke verhaal inzichtelijk te maken hebben we er maar twee foto's bijgedaan.



Klinken

27 april 2004

Zaterdag 24 april was een mooie dag om voor de eerste keer dit jaar weer te klinken. Hierbij hadden we versterking van Koos de Jong. Rond een uur of tien begonnen met in het vooronder(tje) Eddie als 'klinkerjongen' en Koos als 'tegenhouder', in de machinekamer de veldsmidse, een bak vol klinken en Marja als 'nagelmeid' en op het voordek Roel als 'klinker'. Nou, dat is een heel gepruts in zo'n kleine ruimte!

Om half vijf was het hele voordekje dicht en was het voorschot er ook voor een deel aangeklonken. Bij de laatste klinken hadden we een groepsbezoek van ongeveer 35 mensen erbij als publiek.

De machinekamer is op maandag 19 en maandag 26 april mooi groen geverfd. En dat versgeklonken voordek ziet nu al zwart.



Vooraf het maken van de opbouw is moeilijk, omdat het voordek lager ligt dan het gangboord. In de zijanten moesten de voorste stukjes staal vervangen worden. De zijkant van de opbouw moet goed stroken en passen bij de hoeken naar het voorschild. Achter die hoekverbinding moeten stuiken komen en alle ponsgaten moeten ook nog op elkaar passen... De hoeklijnen van het gangboord naar de opbouw waren ook nog van een afwijkende maat die niet meer te krijgen was. Gelukkig hadden we nog een paar oude stukjes (45x45 mm) liggen.



Opbouw

23 mei 2004

De voorbolder staat erop en moet alleen nog geschilderd worden. De machinekamer is helemaal klaar voor de motor, die er hopelijk donderdagmiddag ingaat. Als dat niet lukt dan wordt het pas begin juli. De schroefas, binnen- en buiten'gland' zijn besteld. Voor het inbouwen en uitlijnen van de motor krijgen we hulp van Mark Smidt van Het Vertrouwen Scheepstechniek.



Motor

31 mei 2004

De motor is er donderdag 27 mei ingetakeld. Het heeft redelijk wat mankracht gekost om hem van de werkplaats naar de tuin te rijden. Vanaf daar werd hij met de kraan en de hulp van Eddie, Roel, Koos en Klaas in de machinekamer gehesen. De knalpot wordt er later weer aangezet.



Allerhande klussen

juni 2004

In juni heeft Eddie aan boord van de "Dankbaarheid" een mastje gemaakt voor de sleepboot. De mast is ongeveer 2 meter 80 lang en gemaakt van een oude bokkepoot van een tjalkje. Verder zijn er veel pakkingen gemaakt en hebben we jotamastic gekocht om het onderwaterschip straks mee in te smeren.



Motor

5 juli 2004

De nieuwe schroefas is in juni opgehaald bij de draaier in Hoogkerk. En vandaag konden we haar op haar plek zetten. De tussenas is er ook tussengezet en het geheel is alvast met bouten wat vastgezet.

Wel even wennen nu de motor erin staat, want ruim is het niet! Marja heeft de onderzijde van de dakplaten in de primer en de groene verf gezet. Dat is wat lastiger te doen als het dak er al opgeklonken zit.. Volgende week kan Eddie het schroefraam gaan maken.



Schroefas en schroefraam

20 juli 2004

Hiernaast zie je Roel aan de gang met de schroefas en het schroefraam. De roerkoning (roer-as) is inmiddels besteld. Marja is bezig om de kuip in de verf te zetten, zodat de stuurinrichting compleet kan worden gemaakt. Eddie is bezig met de machinekamer: startluchtfles op z'n plek, buizen, uitlaten en flensen bevestigen... De afwateringsbuizen van het voordek zijn geplaatst en de sleepbolder die in de kuip komt te staan vordert ook al aardig.



Vakantie!

20 juli 2004

Gisteren was het de officiële eerste dag van onze werkvakantie! De komende twee weken zijn we, als alles meezit, iedere werkdag in Sappemeer aan het werk.



Nieuws van de teller

21 juli 2004

Wat we nog niet verteld hadden, is dat we op zondag 11 juli op deze website onze 1000ste bezoeker hebben gehad!

www.zeldzaamheid.nl is sinds 18 april 'online' en trekt dus gemiddeld zo'n 12 bezoekers per dag (wat wij absoluut niet slecht vinden...)



Regelwerk

21 juli 2004

Voordat de bouwvak begint, moeten we nog aardig wat materiaal regelen: flensen voor het koelwatersysteem, staal laten walsen voor de schoorsteen, glas op maat laten maken voor de lichtrandjes in de opbouw en de koekoek.



Veel gedaan

30 juli 2004

We kunnen niet alles noemen wat we de afgelopen twee weken hebben gedaan, maar wat hier volgt is toch een aardig overzicht: motor is uitgelijnd, de schroefspakking gegoten (van lood), het schroefraam en de roeras in elkaar gezet, waterinlaat van de motor gemaakt, voordek afgewerkt, kuip en vooronder in de primer gezet.

Omdat het onderwaterschip binnenkort geschilderd kan worden is de scheepsverzekering ook langsgeweest.



Klinken

26 juli 2004

Afgelopen maandag hebben we één van onze laatste klinkdagen gehad. Het onderwaterschip is nu afgeklonken en omdat het allemaal redelijk vlot ging, het voorschild ook. We hadden er mooi weer bij, niet te warm, en ook belangrijk: de wind stond de goede kant op! Wat nu nog overblijft om te klinken dat is het dakje van de opbouw. Hier zullen we naar schatting nog twee tot drie dagen mee bezig zijn, want het is nu erg krap in de machinekamer.



Ouderwets

juli 2004

Bij het laatste nieuws hadden we verteld dat we de pakking voor de schroefasflens hebben gegoten. Inmiddels hebben we hier de foto's van en de twee mooiste laten we hier zien. Hiernaast zie je hoe Roel aan de smidse het lood smelt.



De mal rond de schroefasflens hebben we van dun metaal gemaakt en dichtgestopt met ouderwetse stopverf (op lijnoliebasis, eerst goed kneden!). Vervolgens wordt het lood in deze mal gegoten.



Motorfundatie

augustus 2004

Het op maat maken van de motorfundatie was een verhaal apart. Omdat we er een andere motor in hebben gezet, verschillen de gaten die in de motor zitten net een aantal millimeter met de gaten die in de fundatie zitten. Er zat niets anders op dan de fundatiegaten op te boren zodat het wel zou passen. In een gewone boormachine paste geen 25 millimeter boor omdat deze boor een conische stift heeft. Een monumentaal stuk gereedschap van Roel bracht uitkomst: de luchtboormachine. Deze kon goed vastgehouden worden en heeft wel een conische houder. Omdat de huidige compressor redelijk klein is, kan er jammergenoeg maar heel kort mee geboord worden omdat de lucht na 15 seconden op is. En dan weer even wachten tot er genoeg luchtdruk is...



Het afwerken kost veel tijd

augustus 2004

Ontelbaar veel verschillende dingen hebben we gedaan in augustus: van het slijpwerk onderwater, de steun voor de sleepbolder namaken, laswerk aan de lichtrand in de machinekamer tot aan het schilderen van het beslag.



Romp in de verf

6 september 2004

Zaterdag 4 september heeft Eddie de kuiprand uitgelijnd en het slijpwerk afgemaakt. Vandaag hebben we het laswerk afgerond en de eerste laag tweecomponentenverf op het onderwaterschip gezet. Het is welliswaar aluminiumkleurig, maar je ziet al wel wat het wordt! Straks de laag zwarte verf eroverheen.



Sleepbolder en machinekamer

11 september 2004

Woensdag 8 september is de sleepbolder op zijn plek gezet. Dit was nog redelijk ingewikkeld omdat het bootje nu anders ligt dan in het water. De sleepbolder moet loodrecht op de middenlijn van het schip staan, zowel langsscheeps als dwarsscheeps, en hij moet haaks op de waterlijn staan of iets achterover.

Na ongeveer een uur kijken en rondlopen en praten waren we het eens "zo staat ie goed".

Daarna zijn de vloerspanten voor de kuipvloer erin gezet. De knalpot is aan de motor bevestigd en toen konden ook de dakplaten van de opbouw (die er een tijd af zijn geweest) vastgebouwd worden.



Hoeklijn smeden

27 september 2004

Maandag 27 september zijn Eddie, Pieter en Roel bijna de hele middag bezig geweest met het klaarmaken en omsmeden van de hoeklijnen aan het dakje. Omdat het een rond bochtje moest worden, moest er ook materiaal weggeslepen worden en was het flink hameren om het mooi te krijgen.



Zwarte verf smeren en dakconstructie

11 oktober en 22 oktober 2004

Het is droog en zonnig, dus kunnen we op 11 oktober de aluminiumlaag van onze sleepboot (die er al een tijdje uitziet als een ruimteschip) eindelijk bedekken met de zwarte twee componentenverf.

De constructie van het dak gaat lang niet zo snel. Het gemiddelde tempo is twee dakspanten per dag! 22 oktober heeft Eddie het dak dan eindelijk zo goed als klinkklaar en het relinkje is er ook op vastgebout. Dat relinkje moet er met het klinken van het dak wel vanaf, anders is er geen ruimte om te zitten.



Mans kasboekje

23 oktober 2004

Dankzij de website zijn we in contact gekomen met familie van Harmannus de Vroome. Ze verrasten ons met een bewaard gebleven kasboekje en een reparatierekening van de Kromhout.

De slepen staan er niet precies in beschreven, maar wel is nu duidelijk wanneer het scheepje gevorderd is door de Duitsers en wanneer Mans weer begon met varen. Met de verhalen en verdere informatie van de familie kan de zoektocht voortgezet worden!



Klinknagels gezocht!

8 november 2004

Marja heeft de veldsmidse weer goed opgestookt om het deel van het dak boven de machinekamer te klinken. Dit deel moet eerst zodat we daarna met de motorleidingen verder kunnen.



We hebben doorgeklonken met de vaste klinkerploeg (Roel, Eddie, Koos en Marja) tot de laatste klinknagel op was. Nu moeten we weer op zoek naar 3/8" nagels om het dak af te maken.

Heeft u nog 3/8" klinknagels (10 millimeter)?? Maak ons blij!
Stuur een [email](#) naar Marja!

Website van het jaar

22 november 2004

Sleep en Duwvaart (tevens Behoudsvereniging voor Authentieke Stoom- en Motorvaartuigen) heeft onze site gebombardeerd tot *website van het jaar*. Iets wat we hartstikke leuk vinden! Misschien voor onze sitebezoekers een reden om ook eens naar de andere bootjes te gaan kijken?

Klik eens door naar www.sleepduwvaart.nl!



Snij-ijzers

december 2004

Van een van onze burens hebben we engelse draadsnij-ijzers gekregen. Hier is Marja met de halfduims snijder aan het werk. Dit is de stang van de reling waar de schroefdraad van hersteld moest worden.



Draadeinden losbranden

december 2004

De kop van de Kromhoutmotor was altijd met twee smeedijzeren stangen aan het gangboord bevestigd. Hiervoor zijn twee langere draadeinden in de cilinderwand bevestigd. Bij de nieuwgekegen motor zaten deze (natuurlijk) in het verkeerde gat. Dus: losdraaien en verstellen. Dit wilde na 71 jaar niet zomaar. Hier zie je Eddie de cilinder heetstoken met een grote gasbrander en Roel draait de draadeinden los. Vier draadeinden verzetten kostte bijna een werkdag, maar de klus is geklaard.

Te Oude Pekela werd met goed gevolg te water gelaten van de werf van den heer J. de Boer een stalen aakeschip, groot pl.m. 55 last, voor rekening van schipper W. Slik, van Win-schoten; daarna werd de kiel gelegd voor een dito schip, groot 60 ton, voor rekening van schipper K. Staghower, van Eenrum.

Tewaterlatingsbericht van de aak

24 december 2004

Op vrijdag 24 december hebben we in de bibliotheek van het Maritiem Museum Rotterdam tewaterlatingsberichten opgezocht. Ze hebben daar een index op scheepstypen, eigenaren, werven en scheepsnamen die in tewaterlatingsberichten van weekblad Schuttevaer voorkomen.

En ja hoor, we hebben een treffer! Snel het microfiche in de machine en lezen maar! Schuttevaer, 31 oktober 1908.



Werk en onderzoek

Januari 2005

In januari is Eddie een dag naar de Koninklijke bibliotheek in Den Haag geweest om onderzoek te doen. Daar hebben ze weekblad Schuttevaer bijna compleet. Helaas, ook hier geen tewaterlatingsbericht, maar wel een aantal mooie advertenties over Kromhout.

We hebben ook weer een dag geklonken, en ditmaal is het dakje echt bijna af. We hebben in ieder geval genoeg klinknagels om het bootje helemaal af te maken. Het publiek bij onze 'demonstraties' wordt ook steeds jonger. En ja, ook dan zijn oorbeschermers verplicht!



Werf Wolthuis

Februari 2005

Op 2 februari vond de presentatie van het haalbaarheidsonderzoek over Werf Wolthuis plaats. Doel is een werkende historische werf aan bevaarbaar water. De uitkomst van het onderzoek is dat het geheel haalbaar is, mits er voldoende financiën worden binnengehaald voor de restauratie van de panden en de exploitatie van de werf. Meer weten? Surf naar www.historischescheepswerf.nl!



Winterwerkzaamheden

1e week maart 2005

Na het klinken van het dak heeft Eddie nog een mooie (koude) dag gehad om het dak schoon te maken en in de primer te zetten. Er bleef ook tijd over om de eerste handreling op het dak te plaatsen. In de werkplaats zijn we nog aan het klinken geweest aan de motorkoekoek. Deze is nu ook ijzerwerk klaar. Verder werd het aansluiten van de motor voorbereid en werd er gewerkt aan de stuurinrichting, roeras, kettingen en tandwielen.



Schilderen

2e week maart 2005

Marja heeft het dak in de uiteindelijke kleur (jadegroen) geleverd en de binnenkant van de motorkoekoek in dezelfde kleur gezet.

In deze week heeft Eddie ook de gasbediening van de motor aangesloten.



Haakse overbrengas

3e week maart 2005

De as van de haakse overbrenging was zo ingesleten dat die vernieuwd moest worden. Van de twee gietijzeren glijlagers was er één gebroken. Die is vervangen door een stalen. De overgebleven gietijzeren glijlager is nu voorzien van een nieuwe bronzen binnenbus. Om alles weer precies goed in elkaar te zetten is een tijdrovend werkje. Eén asje kost Eddie toch gauw tien werkuren.



Stuurinrichting

3e week maart 2005

De afgelopen week is veel tijd besteed aan het reconstrueren van de stuurinrichting. Deze bestaat uit vier assen en twee kettingen.

Als eerste is het asje van het stuurwiel weer in elkaar gezet. Hiervoor moesten twee nieuwe borgpennen voor het tandwiel en een nieuwe kopspie voor het stuurwiel gemaakt worden.



Roerblad

April 2005

Het roerblad is nu ook aan de roeras gelast. Dit moest erg voorzichtig gebeuren omdat bij te snel en te heet lassen de as krom zou kunnen trekken. Vervolgens zijn er twee anodes op het blad gezet om het brons van de schroef te neutraliseren (dit is namelijk niet goed voor het roer). De borgmoer van de schroef zit nu ook vast.

Ingelast stukje

April 2005

In de zijkant van het bootje zat boven de waterlijn nog een stukje dat ingelast moest worden. Het staal was op sommige plekken zo dun dat drie keer lassen nodig was. Voor het zicht zijn er binnen weer nagelkoppen aangebracht. (Echt klinken was niet mogelijk zonder het halve berghout te verwijderen). Het resultaat mag er zijn! Nu nog één dag klinken. De tewaterlating komt in zicht.





Geschenk uit de hel

mei 2005

We hebben de oude Kromhoutschroef gevonden! Onder de vloer van het vooronder (ook wel "hel" genoemd) van de voormalige "Emanuel" (nu "Nicolaas Mulerius") bleek nog de schroef van de motor te liggen. De schipper had deze als reserveschroef aan boord. De schroef, met het Kromhoutlogo er nog op, is nog behoorlijk gaaf.

De Studentenzeilvereniging Mayday was gelukkig bereid de schroef weg te geven zodat deze weer bij de Kromhoutmotor is. Hartelijk bedankt!



Afwerking van de kuiprand

3e week van mei 2005

Om de kuiprand af te werken moest er eigenlijk nog een hoeklijntje omheen geklonken worden. Makkelijker gezegd dan gedaan! We hebben eerst een hoeklijn van 25x25 mm in model geslagen, vastgezet en er gaten ingeboord.

Daarna kwam het leuke onderdeel: Op de zonnigste en heetste dag van mei koud klinken met 8 mm klinknagels. Dit is voor zowel tegenhouder (Eddie) als klinker (Roel) zwaar werk geweest. Na 76 klinknagels ben je (zoals Eddie zegt) dus echt "Gaar".

Maar, het resultaat is er dan ook naar..



Mark Smidt van Het Vertrouwen

Scheepstechniek heeft de trailer vervolgens met zijn landrover voor de werf geparkeerd.

Voor de werf vinden de laatste schilderwerkzaamheden en aanpassingen aan de motor plaats, voordat het bootje dan toch echt tewatergelaten wordt!

En dan wordt het proefdraaien en varen.





Over het Daip

30 mei 2005

Op maandag 30 mei was het dan zover. De Zeldzaamheid werd weer iets mobieler gemaakt, geen draaiende motor maar draaiende wielen.

Een honderd tons kraan van BKF moest er aan te pas komen om het bootje van inmiddels 6 ton over het Borgercompagniesterdiep te hijsen en op de trailer te zetten.



Laatste werk voor de tewaterlating

13 juli 2005

In juni en de eerste weken van juli zijn we bezig geweest met het laatste schilderwerk en stopwerk. Eddie heeft veel tijd gestoken in de motor.

De tewaterlating is gepland op maandag 18 juli aanstaande.



Groninger WelVaart

28 t/m 31 juli

De Zeldzaamheid zal drijvend en wel aanwezig zijn op het maritiem evenement "Groninger WelVaart". Dit vindt plaats in stad Groningen van 28 t/m 31 juli.

Het sleepbootje ligt aan de motorenkade aan het begin van het Noord-Willemskanaal.

Voor meer informatie kunt u kijken op

www.groningerwelvaart.nl.



Vervoer

17 juli 2005

Zondag 17 juli werd de "Zeldzaamheid" van het werfterrein gehaald en naar de plek gebracht waar ze tewatergelaten zou worden. Helaas, de trekker die het bootje op zou halen kreeg een lekke band. In alle haast Mark opgebeld die gelukkig kon komen. Na het vervoer is de naam ook nog erop geschilderd.



Weer bijna bij elkaar

17 juli 2005

Na 16 jaar liggen ze dan weer bijna bij elkaar, de opduwer en de hasselteraak.



Toch maar niet in het water laten

18 juli 2005

Na vier jaar werken denk je "daar gaat ie dan". De kraan tilt 'm in het water, Eddie en Koos in het roeibootje ernaartoe om te inspecteren of alles goed was.

En nee, het was niet goed. Na een kort kijkje in de machinekamer zegt Eddie "Hij is lek, hijs hem maar weer omhoog". Weer op de kar snel afmerken waar de lekpunten zitten. En wat blijkt, het voornaamste probleem is dat de pakking van de waterinlaat niet goed afdichtte. Grote teleurstelling, maar nadat we er even over nagedacht hadden zijn we tot de conclusie gekomen dat die ene week er ook nog wel bij kan. Het moet wel goed zijn!

Tewaterlatingsbericht

Te Foxham is op zaterdag 23 juli 2005 met goed gevolg tewatergelaten de motorsleepboot *Zeldzaamheid*, gebouwd in 1927 als *Havendienst Nijkerk* op NV C. Appelo scheepswerf te Zwartsluis en gerestaureerd op de werf van de heer R.J.A. Wolthuis te Sappemeer. Eigenaar is de heer E.D. Douma te Groningen.



Groninger WelVaart

28 t/m 31 juli 2005

Met hulp van een aantal andere schippers die Eddie een lift hebben gegeven, is het bootje ondanks de nog niet lopende motor in Groningen terechtgekomen.

Vier dagen bekeken worden door veel publiek en toen met een ander schip weer teruggevaren naar Hoogezand!



Motor

augustus 2005

Voordat de motor draait moeten er nog een aantal dingen goed nagekeken worden. De juiste smeerolie is in ieder geval al gearriveerd (ongedoopte, anders lost alle rommel in de motor op en gaat ie snel kapot!).



Motor één keer aan de loop

september 2005

De motor kregen we op 9 september voor het eerst aan de loop met hulp van onze 'sleepbootbuurman' Chris. Helaas, na een minuut of wat draaien, vloog de pakking in de aanzethendel eruit en wist Eddie weer dat er werk aan de winkel was. Een ander probleem was dat de koelwaterpomp niet werkte.

Toen die problemen opgelost waren, wilde de motor niet meer lopen. En met de oude advertentie uit een boekje van P. Intveld uit 1922 in gedachte, vroeg Eddie zich toch echt af wat hij fout deed. Na ondervraging van een 'ervaringsdeskundige' (Cees Dekker), bleek dat de luchtinlaatkleppen in het carter het niet goed doen. Vervangen dus!



Carterproblemen

7 december 2005

De carterproblemen zijn nog steeds niet opgelost. Eddie heeft eerst geprobeerd of het effect heeft als de leren kleppen vervangen worden. Niet dus. Er wordt nog steeds niet veel druk opgebouwd.

Er zijn nog een aantal andere dingen waar het aan kan liggen. We proberen deze dingen één voor één uit te sluiten, zodat we steeds minder mogelijke oorzaken overhouden.

Tot nu toe hebben we startpogingen gedaan met ongeveer 8 bar. We gaan half december kijken of de motor met 10 tot 12 bar wel wil starten. Pas als dat niet werkt gaan we drastischere maatregelen bedenken.



Besluit door de raad!

22 december 2005

Op 20 december j.l. heeft de gemeenteraad van Hoogezand-Sappemeer het besluit genomen om een lening van 200.000 euro te verstrekken aan het Groninger Monumenten Fonds (GMF) ten behoeve van scheepswerf Wolhuis.

Hiermee is na jaren van overleg het besluit genomen om dit rijksmonument aan te kopen en te restaureren, zodat het een werkende historische scheepswerf kan worden, die ook toegankelijk zal zijn voor het publiek. Het GMF zal samen met de Stichting Historische Scheepswerf Hoogezand Sappemeer de middelen voor restauratie verzamelen.



De motor loopt!

7 januari 2006

Vandaag heeft Eddie samen met Mark Smidt een startpoging gedaan, met een fles industriële lucht erbij zodat de druk opgevoerd kon worden tot circa 13 bar.

EN dat had effect!! Na een keer proefdraaien zijn we een stukje gaan varen en het bootje doet het goed en had er duidelijk zin in!! Waarschijnlijk is het bij vorige pogingen niet gelukt om de motor aan de loop te krijgen omdat er te weinig lucht was, er niet voldoende was verhit en de aanzethendel te lang werd vastgehouden.



Eddie heeft afgelopen zaterdag (15 januari) voor de tweede keer gevaren, maar nu door het ijs. Aangezien de startluchtfles nog steeds wat druk verliest, was bij het starten wel een compressor bij nodig. Met 10 bar in de tank en een goed verhitte kop, liep de motor na drie startpogingen. (Niet slecht voor een beginner!)



Verdere aanpassingen

14 en 15 januari 2006

Na de eerste vaartocht moesten er een aantal dingen aangepast worden. Zo had de knalpot geen aftapkraan en moest Eddie (ivm het koude weer) maar de onderkant van de knalpot losschroeven om het water eruit te laten lopen. Inmiddels heeft Eddie de bronzen plug die erin zat met veel moeite eruit gekregen en vervangen door een aftapkraantje.

De oude houten handgrepen van het stuurwiel waren helemaal verrot, en om het sturen wat prettiger te maken heeft Eddie er nu handvaten voor vijlen opgezet (gewoon gekocht bij de gereedschapsboer).



Kromhoutbezoek

4 februari 2006

Op 4 februari kregen wij de familie Koolhaas en de familie van der Horst op bezoek. Teun Koolhaas heeft ons twee jaar geleden de motor van de Emanuel gegeven. Evert van der Horst heeft jarenlang de motor in goede conditie gehouden.

Eddie had 's ochtends proefgedraaid en had 13,5 bar in de startluchtfles. 's Middags stookte Eddie de motor weer warm, maar starten wou hij niet. Het koude koelwater

maakte de kop te koud en na een aantal pogingen liep hij gelukkig toch!



Eerste ontmoeting

27 februari 2006

Een tijdje geleden ontvingen wij van Dirk een aantal foto's van de sleepboot toen Eddie voor het eerst ging kijken. De foto's zijn gemaakt in juni 1998 en laten goed zien wat de staat was waarin Eddie (na kort overdenken) besloot het bootje te kopen.



Machinekamerpraat

27 februari 2006

Vandaag hadden we Martin Feenstra op bezoek. Hij nam een tijdje geleden via de website contact met ons op om te vertellen dat hij meer over de motor wist. Hij is namelijk een neef van Jelle Hoogeveen! Martin gaf ons het emaille reclamebord van de Kromhout motor, dat jarenlang in de machinekameringang bevestigd was. Hij vond dat het weer bij de motor hoorde.

Wij zijn erg blij met deze aanvulling, temeer omdat de vorige eigenaar van het sleepbootje het bord dat bij de originele motor hoort, niet wil afstaan.



Martin voorzag ons tijdens het bezoek nog van allerlei waardevolle tips. Zo vertelde hij dat Jelle Hoogeveen de motor eigenlijk altijd met de hand aanslingerde en dat dat bij ons ook *makkelijk* kan. Er is in ons kleine sleepbootje zelfs nog meer ruimte dan in de machinekamer van de Emanuel!



We vroegen ons af of de motor wel warm genoeg wordt. Na wat voelen aan de kop en de cilinder was dat duidelijk. De motor blijft te koud bij vriesweer, mede omdat het koelwater wat naar binnen gepompt wordt natuurlijk erg koud is.

Op dezelfde dag kreeg Eddie een bronzen driewegkraan aangeboden. We hebben 'm de dag erna opgehaald. Eddie gaat de kraan eerst monteren. Nader bericht volgt natuurlijk!



Verstuiver verstoep

9 maart 2006

Na het afslaan van de motor heeft Eddie de brander weer aangezet en de insputing gecontroleerd door de afblaaskraan te openen en de brandstofpomp met de hand te bedienen. Er kwam toen geen rook uit, en dat kan maar een ding betekenen: geen brandstof. De verstuiver bleek helemaal verstoep te zitten, terwijl hij in januari nog schoongemaakt was. In elk geval, nadat het ding schoongemaakt was, liep de motor weer. Weer een kleine overwinning!



Varen

9 maart 2006

Afgelopen week heeft het bootje weer gevaren. Toen hij op gang was kon Marja het langs de kant nauwelijks meer bijhouden. Gelukkig zijn de foto's niet al te erg bewogen... De motor rookte wel en op een gegeven moment sloeg hij zelfs af toen hij stationair draaide (gelukkig wel aan de wal).



Driewegkraan

21 maart 2006

Met de driewegkraan die Eddie heeft gekregen kun je het water dat uit de motor komt of naar buiten, of weer terug naar de waterinlaat sturen, zodat een deel van het water of al het water vaker door de motor gaat.

Door het kijkglas kun je precies zien hoe je het water stuurt.



Lichtrandjes

31 maart 2006

De bronzen lichtrandjes moeten nog steeds gemonteerd worden. Bij alle tien moet het glas vervangen worden, en hoewel we het glas al lange tijd in huis hebben, is het er nog niet van gekomen. Om de sluitringen van die lichtrandjes weer bruikbaar te maken, moet je soms rare gereedschappen gebruiken: hele kleine krabbers en een soort tandartshaakje uit de beeldhouwzaak.



Driewegklep gemonteerd

4 april 2006

Op een nagemaakt deksel heeft Eddie de driewegkraan gemonteerd, en eerst met slangen om het te testen. Dezelfde dag heeft hij een andere brander gemonteerd en heeft hij de motor even gestart. Hij was in een paar minuten heet genoeg en hij liep in één keer! We zijn samen een eindje wezen varen en het werkt perfect. De motor is mooi op temperatuur. Het koelwater zie je in de driewegkraan heen en weer klotsen, het is net een wasmachine.



Bezoekje aan de stad

20 april 2006

We hadden het niet verteld, maar de Zeldzaamheid is een aantal weken geleden naar de stad gevaren en heeft daarmee haar 'proefvaart' gehad. De aanleiding was een gelegenheid op 20 april, waarbij de studentenzeilvereniging "Mayday" het honderdjarig bestaan van de Nicolaas Mulerius vierde. Het leek ons leuk om daar, met de oude motor van dat schip, bij aanwezig te zijn.



Eindelijk een passende tank

21 april 2006

Na lang zoeken hebben we eindelijk een passende tank gekregen (Robert bedankt!). Ondertussen is het ding geborsteld en geveerd en is het gemonteerd achter de knalpot in een verloren hoekje van de toch al zo volle machinekamer. De jerrycan kan nu van het dak!



Luchtfluit

29 april 2006

Op oude foto's is te zien dat er een luchtfluit op de motorkoekoek zat. Nu lag deze gelukkig nog in een bak met allerlei onderdelen. Het moest natuurlijk uit elkaar omdat de luchtklep in de fluit niet goed meer afdicht. Belangrijk, want met 14 bar startlucht erop wil je dat het goed is! Eddie gaat proberen hem weer goed in te slijpen en anders komt er een extra kraantje tussen zodat we hem wel kunnen gebruiken. Het is een prachtig geluid.

Op de foto zie je ook de lichtrandjes die nu gemonteerd worden!



Mastklood

half mei 2006

Na een tijdje rond te hebben gevaren met een piepschuimen ei (niemand wist het...), werd het toch tijd voor een echte klood, een mastklood.

Op oude foto's zagen we een platte klood waar twee vlaggelijntjes uitkomen. We kochten een kant en klare mastklood waar één plastic schijfje inzat. Nu hebben we er twee bronzen gelagerde schijven ingemaakt en de boel is daarna zwart geveerd.



Schoorsteen

31 mei 2006

Op 24 mei hebben we (eindelijk) de schoorsteen op het sleepbootje gezet. De oude schoorsteen was er nog bij, maar die was wel erg rot: alleen de bovenste ring was nog te gebruiken. We hebben zelf de pijp gewalst en de ring en de naad weer 'koud' (zonder de klinken voor te verwarmen) geklonken met 6 millimeter klinknageltjes.



Op de werf konden we een speciaal soort aambeeld (groot staafijzer met een bolling erin) gebruiken om de nagels aan de binnenkant van de schoorsteenpijp tegen te houden.

Omdat we op oude foto's zagen dat er twee witte banden en een lichtgekleurde band opgeschilderd waren, hebben we dit weer teruggebracht (en het is nog mooi ook).



Tochtje

11 juni 2006

Vandaag de Zeldzaamheid weer teruggevaren van Zuidlaren naar Hoogezand. (vrijdag heen, zondag terug dus) en we hadden er erg mooi weer bij! Met drie uur varen waren we terug in Hoogezand.



Varend Monument!

21 juni 2006

Vorige week zat het bij de post: de vlag van het Register Varende Monumenten, samen met een bewijs van inschrijving onder nummer 1538. Het Register Varende Monumenten is de tegenhanger van de monumentenstatus die gebouwen al veel langer kunnen krijgen.

De Zeldzaamheid heeft nu een voorlopige inschrijving. Deze wordt pas écht definitief als het sleepbootje geschoofd wordt door een commissie, die kijkt hoe origineel het bootje is en bepaalt welke definitieve status (A, B of C) het krijgt.

De Zeldzaamheid heeft voorlopig de status A.



Reflectoren

18 juli 2006

Er ontbrak nog iets aan de mast: vroeger hebben er twee reflectoren aan gezeten. Voor die reflectoren werd een rondomschijnend ankerlampje gehangen zodat er een soort toplicht ontstond.

Het is eigenlijk heel beeldbepalend geweest, maar door de regelgeving zie je ze nu nooit meer.



Eddie heeft op de nieuwe mast (het oude mastje op de foto is ooit ingekort) twee reflectoren gemaakt. De voorkant is wit geschilderd, de achterkanten zijn gewoon zwart. Omdat ze met een lipje in een beugel aan de mast zijn bevestigd, kunnen ze ook zo vervangen worden door de nu gangbare lampen.



Motorendag

6 september 2006

Op zondag 17 september 2006 zal de Zeldzaamheid als een van de 9 opduwers en sleepboten aanwezig zijn op de Motorendag van het Noordelijk Scheepvaartmuseum. Eddie zal de motor verschillende keren starten en laten draaien.

Naast de schepen zijn ook heel veel draaiende stationaire motoren te bekijken!

Motorendag, zondag 17 september van 11.30 tot 16.30 uur op de binnenplaats van het museum en aan de Kleine der A te Groningen!



Varen

10 september 2006

Vandaag is Eddie van Hoogezand naar Groningen gevaren. De eerste helft van de tocht ging goed, maar bij Waterhuizen kwam Eddie erachter dat de koelwaterpomp niet goed werkte en veel te weinig koelwater doorpompte. Eddie heeft de temperatuur goed in de gaten gehouden en langzaam varende is hij in Groningen aangekomen. Het probleem is nog niet opgelost, maar waarschijnlijk is het een klepje in de pomp dat lekt.



Koelwaterpomp en Motorendag

17 september 2006

Eddie heeft het pomphuis uit elkaar gehaald en de klepjes met koperpoets en een accuboer opnieuw ingeslepen. Nu pompt het water weer prima door! Op de Motorendag was Eddie met nog 10 andere sleepboten en opduwers aanwezig. Leuk om weer bij te kletsen en informatie uit te wisselen met andere schippers. Zo komt de "Feint" van Jaap Beetsma ook al jaren. Een sleepboot met een Industrie gloeikop motor erin. Jaap schrijft daar leuke verhalen over. Leest u eens de [mooie verhalen van Jaap Beetsma!](#)

Bank Giro Loterij Restoration

13 november 2006

U kunt meehelpen aan het behoud van scheepswerf Wolthuis! De werf is namelijk gekozen als één van de 15 deelnemers aan het AVRO tv-programma BankGiro Loterij Restauratie.

Dit programma wordt vanaf 18 november a.s. uitgezonden op zes achtereenvolgende zaterdagavonden om 20:20 uur op Nederland 2. In de eerste vijf uitzendingen worden elke keer drie bouwwerken onder de loep genomen. Een vast team, bestaande uit een architectuurhistoricus en een kunsthistorica, onthult de verborgen geheimen van de betreffende objecten, om zo het verleden weer tot leven te brengen. Met behulp van computeranimaties krijgt de kijker een beeld geschetst hoe de gebouwen er na restauratie weer in al hun glorie uit zullen zien.

U kunt op 18 november mede beslissen of de Historische scheepswerf Wolthuis doorgaat naar de finale. Bel naar 0909-8880, keuze 3 - Scheepswerf Wolthuis in Hoogezand-Sappemeer óf sms WERF naar 7227.

De finale-uitzending is op 23 december 2006, waarin de kijkers door hun belkeuze de einduitslag kunnen bepalen. De winnaar kan rekenen op een bijdrage in de restauratiekosten tot maximaal € 1 miljoen. Door op 18 november en 23 december te stemmen op de Historische scheepswerf Wolthuis draagt u bij aan het behoud van deze unieke representant van de Groninger scheepsbouw.

Werk Wolthuis is zelf niet alleen een rijksmonument, maar door het mogelijk te maken om oude schepen daar te repareren en restaureren, zorgt het ook weer voor het voortbestaan van varende monumenten! Stem daarom op Werk Wolthuis!



Tewaterlating

17 november 2006

Bij Bodewes Shipyards Hoogezand is de Altair vandaag tewatergelaten. Dat gaf zoals gewoonlijk een mooie golf. Marja was voor het eerst met een tewaterlating ook aan boord van de Zeldzaamheid. En om de zenuwen wat te drukken heeft ze een aantal foto's gemaakt...



SCHEEPSWERF WOLTHUIS NAAR DE FINALE!

25 november 2006

De werf is gekozen als één van de 15 deelnemers aan het AVRO tv-programma BankGiro Loterij Restauratie. Dit programma wordt vanaf 18 november a.s. uitgezonden op zes achtereenvolgende zaterdagavonden om 20:10 uur op Nederland 2. In de eerste vijf uitzendingen worden elke keer drie bouwwerken onder de loep genomen.

Met uw hulp heeft de Historische scheepswerf Wolthuis een plek verworven in de finale. De finale-uitzending is op 23 december 2006, waarin de kijkers door hun belkeuze de einduitslag kunnen bepalen. Mogen wij op uw hulp rekenen? LET OP: u kunt alleen tijdens de finale-uitzending stemmen!

Bel op 23 december naar 0909-0371, en kies voor Scheepswerf Wolthuis in Hoogezand-Sappemeer óf sms WERF naar 7227.

De winnaar van de finale kan rekenen op een bijdrage in de restauratiekosten tot maximaal € 1 miljoen!. Door op 23 december te stemmen op de Historische scheepswerf Wolthuis draagt u bij aan het behoud van deze unieke representant van de Groninger scheepsbouw.



Helaas, geen miljoen

26 december 2006

Helaas heeft scheepswerf Wolthuis de finale van het televisieprogramma "Bankgiro loterij Restauratie" niet gewonnen. De hoofdprijs ging naar onze provinciegenoot, het kerkje van Vierhuizen! Al met al was het een hele ervaring en goede reclame. En bij deze: alle 'werf'stemmers bedankt!



Krukas

21 februari 2007

Tussen de bedrijven door prutst Eddie af en toe wat in de schuur, aan de oude Kromhout motor die gereviseerd moet worden. Eigenlijk haalt hij de motor gewoon helemaal uit elkaar, in de hoop dat we hem daarna ook weer in elkaar kunnen zetten. En jawel, het laatste onderdeel heeft Eddie er ook afgekregen. Na het loodzware vliegwiel en de keerkoppeling heeft hij nu de krukas eruit gekregen.



Niet onbelangrijk

20 maart 2007

In de afgelopen week hebben we om de 'motor' eigenlijk alleen de carterpan opgeruimd. En zoals te zien hebben we een soort fotoscherm opgehangen. Het lijkt niet belangrijk, maar om een beetje goede foto's te kunnen maken is het wel handig dat de achtergrond neutraal is. Je kunt dus meer foto's van de motor op de site verwachten!



Bankje

11 juli 2007

Eddie heeft hard gewerkt aan het bankje in de kuip, aangezien we tijdens de vakantie ook willen zitten. Het is gemaakt van dikke grenen planken, en Eddie heeft het 3 keer in de perkoleum (licht eiken) gezet. Van oorsprong heeft er in de kuip ook een bankje gezeten, maar we weten niet precies hoe die eruit heeft gezien. We hebben wel de steuntjes die er nog zaten gebruikt.



Tewaterlating

12 juli 2007

Vandaag hadden we de tewaterlating van het schip "Vlistdiep" van Bodewes Shipyards Hoogezand. Omdat er achter het schip al twee afbouwschepen liggen, was daar geen plek met een uitzicht. Dan maar eens vanaf de voorkant bekijken! Onze actie werd ook vastgelegd door een fotograaf van de HS-krant. [Klik hier voor het resultaat!](#)



Vloer

14 juli 2007

Van steigerplanken heeft Eddie een nieuwe kuipvloer gemaakt, die perfect aansluit op de vorm van het sleepbootje. We wilden de vloer niet lakken (dat is niet stoer voor een varend monument), dus is het ingesmeerd met een soort impregneermiddel.

We gaan binnenkort naar de reünie in Hasselt, dus hebben we afgelopen tijd hard gewerkt om het bootje wat praktischer in te delen en definitief af te werken. Wilt u zien wie er nog meer komen? Kijk op www.hassailt.com



Drentse Hoofdvaart

21-23 juli 2007

Zaterdag 21 juli: vertrokken uit Martenshoek met mooi weer en voeren we via Groningen over het Noord-Willemskanaal tot vlak voor Assen (Taarlo).

Zondag 22 juli: door Smilde gevaren en ook foto's gemaakt van het bootje voor het huis van kleermaker Ludwig (waar het bootje in de tijd van De Vroome altijd lag). Die dag gekomen tot net voorbij de Venesluis. Daar konden we op een rustige plek afmeren.

Maandag 23 juli: van de Venesluis tot Meppel gevaren. Daar mochten we gelukkig in de buitenhaven liggen en hoefden we niet in een box in de jachthaven. Pizza gegeten en boodschappen gedaan.



Meppel-Zwartsluis-Hasselt

24 juli 2007

Dinsdag 24 juli: rond 8 uur uit Meppel vertrokken en na twee uur al aangekomen in Zwartsluis, waar het druilerig weer was. Vlak voordat we de haven invoeren kwamen we langs scheepswerf Poppen. Dit is de locatie waar eerder scheepswerf Appelo zat, waar ons bootje gebouwd is in 1927. Foto's maken dus! In Zwartsluis naar het informatiecentrum gegaan, waar ze ook een fotocollectie hebben. Na het middageten was het zo winderig en druilerig dat we besloten door te varen naar Hasselt. Na een hobbelig tochtje over het Zwartewater goed in Hasselt aangekomen. 's

Avonds wonderwel toch nog droog kunnen eten in de kuip.



Bruinvish

25 juli 2007

Van een schipper hoorden we dat de Bruinvish eraan kwam met een lading schelpen uit Harlingen. We zijn ze tegemoet gevaren en hebben een paar hele mooie foto's gemaakt. De Bruinvish heeft ook een oude Kromhout gloeikopmotor.

Eddie kent de schipper, Cees Dekker, al lang en aan boord van dit schip is Eddie's passie voor oude schepen en Kromhoutjes begonnen (wat dus heeft geleid tot de aanschaf van twee schepen).



Nadat de Bruinvish was afgemeerd, zijn we er even langs gevaren. Cees heeft aan boord gekeken en nog allerlei adviezen gegeven en zelfs de koppeling afgesteld. Leuk om van een kenner (al schreeuwend) te horen "wat loopt ie lekker stil zeg!"



Hasselt

25 juli 2007

Woensdag in Hasselt een aantal tochtjes gemaakt en andere schepen tegemoet gevaren. Op de site van Hasselt vonden we deze foto, gemaakt door Gert Paassen Erg blij daarmee, het is zo'n beetje de enige foto waar we alledrie (bootje, Eddie en Marja) opstaan!



Intocht

26 juli 2007

Donderdag 26 juli gingen de schepen die in de stadsgrachten waren ingedeeld in groepjes vanaf 12 uur naar binnen. Omdat de Zeldzaamheid helemaal achteraan was ingedeeld, mochten we redelijk vooraan in de stoet. Op www.hassailt.com vonden we deze foto waar op te zien is hoe wij de gracht invaren.

Het was heel erg druk en hectisch om de sluis door te varen en er was heel veel publiek op de kade. Eenmaal in de gracht bleek dat een brug die eruit getild had moeten worden, nog dicht was. Na een tijdje dobberen toch maar afgemeerd en op ons gemak gewacht tot we verder konden 'filevaren'.

Er was veel te doen gedurende het weekend: muziek, openluchttheater, buurten bij bekende en onbekende schepeneigenaren en zelf wat vertellen over het bootje als mensen er vragen over hadden.



Met de Annigje van Hasselt naar Nijkerk

30 juli 2007

Door Bart en Kee Vermeer werden we tijdens het evenement gevraagd of we het museumschip de "Annigje" een eindje op weg wilde helpen terug naar het Havenmuseum in Rotterdam. Het opduwertje waar ze mee gekomen waren had minder vermogen dan gedacht. De Annigje is een hasselteraak die te vergelijken is met Eddie's Dankbaarheid. Het schip is in de jaren '80 gerestaureerd en weer onder zeil gebracht, onder andere door Bart Vermeer. Daar is ook het boek "Scheepsrestauratie" over verschenen, wat wordt beschouwd als het handboek voor het restaureren van een zeilend binnenvaartschip.

Omdat het toch wel heel bijzonder is om -in Eddie's bewoordingen- zo'n groot objecttransport te doen, hebben we deze kans niet voorbij laten gaan!

Maandag 30 juli in alle vroegte uit Hasselt vertrokken. Het begin ging al erg goed en ook veel geleerd door de aanwijzingen van Bart. Het Ketelmeer was minder leuk omdat het samenviel met erg veel wind en regen, maar op de Randmeren aangekomen ging het gelukkig weer wat rustiger. Rond etenstijd gestrand bij Elburg. 's Avonds met het kleine opduwertje dat mee was diesel gehaald in het centrum van Elburg.



Zeilend op de randmeren

31 juli 2007

Dinsdag zijn we met de Annigje vanuit Elburg vertrokken naar Nijkerk. Met een goede wind heeft de Annigje nog een heel stuk kunnen zeilen en wij hadden de gelegenheid om een aantal hele mooie foto's te maken. Van Henk en Marit de Jong ontvingen we na de vakantie nog een foto die zij tijdens het varen van ons hadden gemaakt.

In de Nijkerkersluis hebben we losgegooid en zijn we daarna alleen afgeslagen naar Nijkerk. Gelukkig was het weer inmiddels zo mooi dat de Annigje het verder kon redden met de 'kleine opduwer'.



Bezoek aan Nijkerk

31 juli 2007

Van dinsdag op woensdag hebben we buiten de Arkervaartsluis overnacht. Voor onze vakantie hadden we op de valreep contact opgenomen met de organisatie van de Nijkerkse sleepbootdagen over ons voornemen om ook Nijkerk te bezoeken. (voor de liefhebbers: dit evenement is op 7, 8 en 9 september. Wij kunnen dan niet komen want het is Open Monumentendag).

Na Groningen, Smilde en Zwartsluis was dit de laatste plaats die we wilden bezoeken, omdat we dan alle thuishavens én de bouwlocatie in één vakantie hebben bezocht.

Woensdag zijn we de Arkervaart opgevaaren werden we gastvrij onthaald door een aantal mensen en hadden we een afspraak met een journaliste van de plaatselijke krant. Er zal nog een mooi artikel over onze sleepboot verschijnen. Verder zijn we in het gemeentearchief op bezoek geweest en hebben we inmiddels een aantal foto's uit de beginjaren

digitaal ontvangen. Donderdag 2 augustus is Eddie alleen terug richting Groningen gevaren.



Watergeus met motorpech

4 augustus 2007

Vrijdag 3 augustus werd Eddie gebeld door Bas en Marieke van de paviljoentjalk Watergeus. Bas z'n motor had gekookt bij de Ketelbrug en ze hadden onder zeil Urk weten te bereiken. Omdat ze diezelfde dag nog uitgebreid naar Eddie hadden gezwaaid wisten ze dat hij in de buurt was. Afgesproken om elkaar in Lemmer te ontmoeten en gekoppeld naar Groningen te varen. Inmiddels zijn beide schepen heelhuids in Groningen aangekomen en gelukkig lijkt het met de motor van Bas mee te vallen.

Artikel in de krant "Stad Nijkerk"

augustus 2007

Op 8 augustus verscheen in de huis aan huis krant "Stad Nijkerk" een paginagroot artikel over onze sleepboot "Zeldzaamheid". Naar aanleiding van het artikel kregen wij een telefoontje van iemand die foto's van het sleepbootje in een familie-album vond. In september gaan we op bezoek en mogen we de foto's laten scannen.

Wilt u het hele artikel lezen? [Klik hier.](#)



Foto's boven water

26 september 2007

Vandaag zijn we op bezoek geweest in Nijkerk bij de dochter van iemand die van 1927 tot 1932 op het sleepbootje heeft gevaren. Zij had gebeld naar aanleiding van het artikel in de krant. De foto's die je hierbij ziet hebben we meegekregen! We hebben ze laten scannen en kunnen nu mooi op de computer details zien die we niet eerder zagen.



Lezing over de Zeldzaamheid

op 18 december 2007

Eddie geeft op 18 december a.s. in het Noordelijk Scheepvaartmuseum te Groningen een lezing over de geschiedenis en de restauratie van onze motorsleepboot "Zeldzaamheid".

Geïnteresseerd? De lezing begint om 20.00 uur. Het adres is Brugstraat 24-26 te Groningen. Toegangsprijs: 3,00 euro (Leden van de vereniging Noordelijk Scheepvaartmuseum hebben trouwens gratis toegang).



Tjalkendag

op zaterdag 1 maart 2008

Tjalkendag is de bijeenkomst van Regio Noord van de LVBHB (Landelijke Vereniging tot Behoud van Historische Bedrijfsvaartuigen). Zoals gebruikelijk vindt dit plaats in de bovenzaal van Café Hammingh in Garnwerd, van 12:00 tot 19:00 uur. Dit jaar geeft Eddie er ook een lezing over de restauratie van de sleepboot Zeldzaamheid. Verder staan er op het programma: een verhaal over de beurtschippers uit de provincie Groningen, plaatjes van het Hafenfest in Leer en nog veel meer. Het eten is er ook heerlijk! Voor meer informatie, kijk op www.lvbhb.nl en lees meer in de nieuwsbrief Bullethalie.



Opening vaarroute

1 en 2 mei 2008

Op 1 mei zijn we op pad gegaan naar Bareveld om vanuit daar op vrijdag 2 mei mee te varen met de opening van de vaarroute tussen Bareveld en het Zuidlaardermeer. 38 bruggen en twee sluizen telt de route, en hij is zeker de moeite waard.

Alleen oppassen op het Zuidlaardermeer, want de vaargeul is niet duidelijk aangegeven en voor je het weet loop je vast tussen de polletjes!



Zouttocht

10 juli 2008

We zijn een paar dagen op pad geweest met het sleepbootje, naar Zoutkamp. Op 10 juli kwam daar de Bruinvisch aan van Cees Dekker, dit keer niet met 'badgasten' aan boord, maar met een bijzondere lading: een Zoutkamper huisje dat in de jaren tachtig naar het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen werd verscheept, maar nooit werd opgebouwd. Dit huisje is nu weer teruggebracht naar Zoutkamp. Zie www.zouttocht.nl



Watervloot

6-10 augustus 2008

De leukste feestjes zijn dicht bij huis. Dat was ook het geval met het maritiem-culturele evenement "De Watervloot" dat van 6 t/m 10 augustus 2008 bij ons in de buurt (Hoogezand) plaatsvond: Theater op de oud-ijzerhandel om de hoek, en ruim 40 historische schepen voor de deur. Ook onze eigen Zeldzaamheid ontbrak niet. Op de foto is het schip "Ero" te zien, oorspronkelijk gebouwd op de plek waar hij op de foto is gezet: Bodewes Scheepswerven.



Even eruit

mei 2009

Het werd tijd om de Zeldzaamheid eens uit het water te halen, dit was sinds de tewaterlating in 2005 niet gebeurd. Er zat zoals ze noemen een aardige 'baard' onder: wier, zoetwatermosseltjes, maar eigenlijk viel het allemaal erg mee. Het systeem dat er onder water op zat was her en der beschadigd. We hebben een primer aangebracht en het onderwaterschip vervolgens in de chloorrubber gezet. Dit is mooi mat (kortom: het ziet er niet te nieuw uit, en dat is nu net de bedoeling bij een oud bootje...). Omdat we toch onder dak stonden hebben we ook nog het jadegroen, het zwart en het wit van de opbouw en het boeiseltje aangepakt. We verwachten dat we met de komende vakantie een paar kilometer per uur sneller gaan...



Vakantie!

juni 2009

Van 3 juni tot en met 19 juni zijn we met het sleepbootje op vakantie geweest. Eerst naar een evenement in Assen, vervolgens via de Drentse Hoofdvaart door naar Meppel. We hebben twee dagen opgevaren met het museumschip 'Familietrouw' van het Veenkoloniaal Museum, dat paste mooi samen in de sluizen. In Meppel was het Grachtenfestival, aangezien we nog twee dagen over hadden zijn we vooraf via Hasselt, Zwolle, Kampen, het Ganzendiep, de Goot en Zwartsluis weer teruggevaren. Omdat het bootje van 1936 tot 1961 veel in omgeving Assen, Smilde, Meppel en Zwartsluis voer, hadden we al een beetje gehoopt op reacties van bezoekers die het scheepje zouden herkennen van vroeger. En ja hoor! via via hoorden we dat een nichtje van Mans de Vroome nog in Meppel woonde. We vonden het heel leuk om haar het bootje nog eens te laten zien.





Na het Grachtenfestival via de Beulakerwijde en de Roomsloot door het plaatsje Nederland -waar alles qua diepgang en bochten nét paste- naar de Jonkers- of Helomavaart. Daar hebben we gekeken bij Molen de Rietvink, die door Rolf en Lia wordt gerestaureerd. Het is gelegen aan een prachtig natuurgebied, de Rottige Meenthe, waar je mooi kunt wandelen. Bij de Rietvink hebben we ook overnacht (verreweg het mooiste plekje van de vakantie). Via o.a. het Sneekermeer zijn we naar Earnewoude gevaren. Daar hebben we het houtbouwproject van de Aebelina bekeken. Vervolgens via een omweggetje (Drachten) en het Prinses Margrietkanaal weer richting Groningen.



Reunie 'de Boadskipper'

juli 2011

Met de Zeldzaamheid zijn we naar 'de Boadskipper' geweest, de reunie van de LVBHB die dit jaar in Sneek en Leeuwarden plaatsvond. Voor het invaren in Sneek mooi gelegen aan het Sneekermeer (met o.a. de Jantina Afina, foto van S.J. de Waard). Veel oude bekenden ontmoet en bijgepraat. Op zaterdag 23 juli over de Swette van Sneek naar Leeuwarden gevaren, een mooie, rustige vaarroute (omdat we vroeg waren vertrokken...want 200 schepen voeren die dag van Sneek naar Leeuwarden).

Wat had de organisatie er een werk van gemaakt! Alleen jammer van het wisselvallige weer.

Maandagochtend vroeg de motor weer gestart, zonder schoorsteen, omdat we onder een vaste brug door wilden schuiven. Dus dat gaf nogal wat rookpluimen..! De foto's daarvan werden gemaakt door Jimke Kamminga van de 'Meeuw'.



Hout halen

november 2013

Nu we aan boord van de Dankbaarheid wonen, wordt de opduwer zo af en toe ook ingezet om praktische zaken te regelen: zoals het halen van kachelhout. Er gaat makkelijk een kuub hout mee, en Eddie is met zijn langzaamloper een graag geziene gast bij de houtzaagmolen.



Stuurwiel en Open Dag Museum 't Kromhout

3 mei 2014

Afgelopen maand een huik voor het stuurwiel gemaakt van oud zeildoek. Hopelijk gaan de nieuwe spaken nu iets langer mee dan de vorige.

We zijn klaar voor een weekje Amsterdam. Komende week liggen 'we' (de Zeldzaamheid dus) bij Het Scheepvaartmuseum en zondag 11 mei staat de Open dag van Museum 't Kromhout op het programma. Meer weten over dat laatste?

www.kromhoutmotorenmuseum.nl