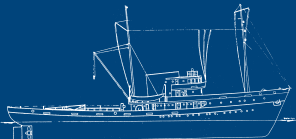




# ZEESLEEPBOOT HOLLAND



PARAAT EN START KLAAR



## Colofon

Deze nieuwsbrief wordt uitgegeven door de Stichting Zeesleepboot Holland en is bestemd voor haar vrijwilligers, sponsors, MeeSlepers, begunstigers, donateurs, werknemers en andere belangstellenden.

Nummer 26, najaar 2013

Redactie:

Rob Balke

Jeannette Ritchi

Tom Schoonhoff

Pam van Vliet

Deze nieuwsbrief is ook digitaal beschikbaar op:

[www.zeesleepbootholland.nl](http://www.zeesleepbootholland.nl)

Eindredactie en vormgeving:

Pam van Vliet

[pamvanvliet@gmail.com](mailto:pamvanvliet@gmail.com)

Foto omslag: Henry Drost

Oplage: 4000 ex.

Stichting Zeesleepboot Holland

Postbus 26

8860 AA Harlingen

T: 0517-433848

F: 0517-433836

E: [info@zeesleepbootholland.nl](mailto:info@zeesleepbootholland.nl)

W: [www.zeesleepbootholland.nl](http://www.zeesleepbootholland.nl)

Manager: Tom Schoonhoff

[tom@zeesleepbootholland.nl](mailto:tom@zeesleepbootholland.nl)

T: 06 - 5438 4237

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd op welke manier dan ook zonder schriftelijke toestemming van het bestuur van de Stichting Zeesleepboot Holland.



FLEVODRUK HARLINGEN

## Zeesleepboot Holland

Een Terschellinger legende. Legendarisch door het aansprekende bergingswerk dat de Holland in de periode 1951-1975 verrichtte. Ruim 160 schepen heeft de om haar snelheid roemruchte zeesleper behouden binnengebracht. **Hollands Glorie in optima forma!**

In de qua bergingswerk meestal rustige zomermaanden werd de Holland vaak ingezet als extra schip voor de veerdienst Harlingen-Terschelling. Daartoe had rederij Doeksen het schip bij de bouw laten voorzien van voor een werkschip onverwachts fraaie en ruime salons. De 'eerste klas' is in originele staat te bewonderen..

Omdat in de jaren '70 de scheepvaart steeds veiliger werd, werd het voor de rederij steeds moeilijker om de 'bergingsjager' op station, inclusief stand-by bemanning, rendabel te houden. Er werd een andere bestemming voor de Holland gevonden. Tussen 1975 en 1998 huurde Rijkswaterstaat (directie Noordzee) de Holland en zette haar in als onderzoeksvaartuig.

Aan het eind van deze periode verscheen het doemscenario 'sloop' aan de horizon. Dankzij de oplettendheid van enkele liefhebbers werd dit unieke schip op het nippertje gered en ondergebracht in de Stichting Zeesleepboot Holland.

Het doel is om de Holland in zo oorspronkelijk mogelijke staat te behouden voor het nageslacht. De Stichting beoogt door middel van onder andere museale exploitatie voortvloeiende uit en voortbordurend op de vroegere taken van de Holland dit doel te verwezenlijken.

De aanschaf van de Holland en de diverse renovatierondes hebben inmiddels een financiële investering geleverd van een slordige drie miljoen euro. De investering van vele tienduizenden uren door de vrijwilligers daarbij niet meegerekend. Maar daarmee zijn we er niet. Ook voor restauraties en onderhoud in de toekomst is nog veel geld nodig. Alleen dan valt het voortbestaan van de Holland te waarborgen. Daarom roept de stichting u allen op om het doel van de stichting met ons uit te dragen. Het doel kan bereikt worden met de steun van vele vrijwilligers, sponsors, MeeSlepers, begunstigers en Vrienden. Uw steun dus.

Blijf of wórd Vriend, MeeSleper, begunstiger of sponsor. Of zet het schip in voor een te organiseren dag of evenement.

De Stichting Zeesleepboot Holland is door de belastingdienst aangemerkt als een officieel erkende Culturele Algemeen Nut Beogende Instelling. Daarmee is het mogelijk om fiscaal gunstig te schenken aan de stichting. Zeesleepboot Holland is ingeschreven als Varend Monument bij het Nationaal Register Vurende Monumenten van de Stichting Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen. Voor meer informatie kunt u contact opnemen met kantoor (zie colofon hiernaast).

**Geef uw mailadres door en blijf op de hoogte van alle actualiteiten**

Uit kostenoverwegingen sturen wij informatie over vaardagen en dergelijke per e-mail. Daarom een dringend verzoek uw e-mailadres door te geven aan [info@zeesleepbootholland.nl](mailto:info@zeesleepbootholland.nl). Heeft u zelf geen e-mailadres? Gebruik dan het adres van een vriend of familielid.

Als u informatie toch per post wilt ontvangen, kunt u daarvoor schriftelijk een verzoek indienen bij ons kantoor.

## Woord van de voorzitter

Nu het vaarseizoen weer ten einde is kijken we met wat gemengde gevoelens terug op het afgelopen jaar. Gemengd, omdat we toch merken dat het financieel allemaal wat moeilijker wordt. Met name het aantal verkochte vaardagen en het aantal vaardagen met de sponsors viel tegen.

Daar staat tegenover dat de nieuwe activiteit MeeSlepers goed is opgepakt en dus veelbelovend lijkt. Een mooi initiatief om ondernemers te laten netwerken op de Holland terwijl ze ook de Holland vooruit helpen! Lees meer over het MeeSleperschap op pagina 31. Ook het aantal Vrienden van de Holland groeit nog steeds; het zijn er nu bijna 1600.

Tom Schoonhoff is met behulp van enkele deskundigen en het bestuur bezig om een plan uit te voeren om meer sponsors aan boord te krijgen en meer vaardagen te kunnen maken. Een zware klus!

Goed om te weten is dat er ruimere mogelijkheden zijn gekomen om op een fiscaal-vriendelijke manier schenkingen aan onze Stichting te doen. Info hierover leest u op pagina 34.

De vernieuwing van onze website is in volle gang. Deze wordt toegankelijker en zal veel meer actuele informatie bieden. Daarnaast laten we meer historische gebeurtenissen van het wel en wee van de Holland zien.

De sponsordag bracht ons dit jaar naar Vlieland. Dat was nieuw. De Holland kan op Vlieland niet aanmeren, dus werden we met ribs van boord gehaald en naar het eiland gebracht. Een leuke dag met mooi weer en de sponsors lieten zich financieel van hun beste kant zien! Een fijne opsteker. De animo voor de Zeebenen was ook dit jaar weer groot. Het was vier dagen 'volle bak', waarbij op de Noordzee het schip ook écht in beweging kwam. Dit tot groot genoegen van velen. Maar niet iedereen bleek de zeebenen te hebben waarop vooraf gehoopt was... Volgend jaar zullen we kijken of we bij aangekondigd slecht weer op een vrije dag met een beperkte groep het échte Zeebenengevoel kunnen ervaren. Ook daartoe is het van belang dat van u allen uw juiste e-mailadres bij ons bekend is. We sturen een mailtje en de eerste 50 aanmeldingen mogen dan mee. In de loop van volgend jaar gaat Frank Schipper Bert Vliegiers als kapitein opvolgen. Frank wordt op pagina 10 aan u voorgesteld.

In het bestuur zijn afgelopen jaar twee nieuwe gezichten verschenen, Ruud van Dijk en Gerrit van Leunen. De laatste is tevens ons lijntje met Terschelling en de Stichting Guusjen. Overigens hebben we inmiddels vernomen, dat Terschelling door zal gaan met de sponsoring van Guusjen en de Holland; zeer veel dank daarvoor!

Het komende seizoen verwachten we weer naar Schotland te gaan. Meer hierover op pagina 20. Tevens verwachten we mee te doen aan de manifestatie van de Tall Ships in Harlingen. Wat verder weg, in 2014-2015, is er weer een Volvo Ocean Race. Daar bewaren we goede herinneringen aan en we hopen weer mee te kunnen doen als begeleidend schip.

Maar eerst is het nu weer tijd voor groot onderhoud, zodat we volgend seizoen weer alles op orde hebben.

André A.A. Olijslager



## Bergingswerk

Bergingswerk is toch wel een vak apart! Op weg gaan naar een plek waar een ander vandaan wil. Weer of geen weer. (Meestal geen weer.) Ik kan een boek vol schrijven met mooie verhalen en anekdotes, maar zal me hier beperken tot een paar ervaringen uit mijn beginperiode op de Holland.

Mijn eerste sjouwtje was in september '68 naar de Duitse kustvaarder Wilfried, die boven Ameland in harde noordwesten wind slagzij had gekregen en om hulp vroeg. De bemanning was er door de reddingboot afgehaald en toen we erbij kwamen was het schip al gezonken. Dat was dus een goed begin.

Op 10 april strandde bij een harde noordwesten wind bij paal 5 op Terschelling de Urker kotter UK 67 Meindert Cornelis. Bij laagwater kon men eromheen lopen. De bemanning was eraf gehaald door de Reddingmaatschappij en Doeksen mocht het schip weer vlot brengen. Ik ben toen samen met Gossen Gorter, ook een sleepbootkapitein van Doeksen, over het strand naar de kotter gebracht. We waren als wachtsman aangesteld om te voorkomen dat het schip leeggehaald zou worden... De Holland was inmiddels uitgevaren en in de buurt voor anker gegaan.

Doeksen had overigens meer sleepboten; de Stortemelk met 900 PK, de Lion 800 PK, de Tiger en de Bornrif met elk 600 PK en verder de Zeehond, een houten motorvlot van 6 meter met 80 PK die later is vervangen door een aluminium snelboot met 2 x 275 PK. Tevens had de schelpenzuiger Noordvaarder een trommel in het ruim staan met daarop ongeveer 1500 meter vierduims staaldraad om verbinding te kunnen maken bij strandingen of om hierop de bergingsankers te zetten.

Terug naar de UK 67. Een van de kleinere sleepers had een strandlijn zo dicht mogelijk naar de kotter gebracht om verbinding met de Holland te kunnen maken. Aan het uiteinde had men een boei gebon-

den en het hele spul naar het strand laten drijven. Nadat de sleepdraad door Gossen en mij achterop de kotter was vastgemaakt en er genoeg water opgekomen was, werd begonnen met trekken. De kotter die eerst dwars in de branding lag, draaide langzaam met de kont naar zee, maar kwam niet vlot. Het plan was nu om tijdens het volgende hoogwater met de schroef van de kotter het zand erachter weg te draaien, zodat er een geul naar diep water zou ontstaan als de Holland zou trekken.

Er was echter een probleempje. Om de schroef zat een nettenbeschermer, een ring om de schroef. Bij de stranding was deze verbogen, zodat de schroef niet kon draaien. Dat ding moest er dus af. Nu was er achter het schip al een gat ontstaan, maar dat bleef bij laag tij vol met water staan zodat je er niet met de snijbrander bij kon. Dat water moest dus eerst weg. Ik heb toen met een schep een geultje gegraven zodat het water weg kon stromen. De beugel werd weggebrand en het eerstvolgende hoogwater werd benut om weer te trekken, nu met langzaam vooruitdraaiende schroef van de kotter. Dit had het gewenste effect: het zand werd achter het schip weggespoeld en de UK 67 kwam vlot. Later deed het verhaal de ronde dat Vliegers een geul had gegraven zodat de kotter weer naar zee kon varen!

1969 was een druk jaar: veertien sleepreizen met booreilanden, acht schepen geborgen of binnengebracht, zeven maal voor niets uitgevaren en in de zomer nog een paar tochtjes in de veerdienst.

Op 20 oktober 1969 was de Sea Breeze, een Grieks schip, ergens boven Ameland in aanvaring gekomen met een Pools schip. Die Pool kon zich wel redden, maar de Griek was lek in zijn ruim en schreeuwde moord en brand om hulp.

Wij de haven uit en ernaartoe om vast te maken en dat ding aan de grond te zetten, zodat het niet verder kon zinken. Inmiddels waren onze Duitse vrienden van Rederei Bugsier ook gearriveerd en samen met hen zijn we gaan pompen.



Het gat was echter zo groot, dat dat niet hielp en we concludeerden dat het gat eerst dichtgemaakt moest worden.

Dat werd gedaan door middel van een 'patch'. Een patch wordt gemaakt door twee lagen balken van zo'n 7 cm dik haaks op elkaar te spijkeren, met daartussen een lap zeildoek dat aan de randen een stuk uitsteekt. Dit vouw je terug en vul je op met uitgeplozen touw, kapok of schuimrubber, waardoor er rondom een soort kussen ontstaat. Dit geheel wordt voor het gat aangebracht en door middel van staaldraden tegen het schip getrokken. Dan ga je pompen en zal door de waterdruk van buitenaf het kussen de boel afsluiten. Bij een klein gaatje volstaat een draad om het schip, maar dit was zo'n groot gat, dat er ook draden door het ruim moesten komen om het geheel goed op zijn plaats te kunnen houden.

Om dat te kunnen doen moest er eerst een gedeelte van de lading, vaten met pek, uit het ruim gehaald worden. De Griekse bemanning verdomde het om te helpen en toen er geen ruimte aan dek meer was en er een gedeelte overboord werd gegooid, waren de rapen gaar. Het is nog net niet tot een vechtpartij gekomen, maar het scheelde niet veel. Toen de gemoederen bedaard waren en die Grieken er de noodzaak van inzagen is de patch aangebracht, zijn we gaan pompen en kwam het schip weer vlot. Het had ook niet langer moeten duren, want de wind begon behoorlijk toe te nemen en dan zit je niet lekker, zo aan de grond. Van Ameland naar Emden, waar het schip heen moest, is niet zo ver. Maar als het weer tegen zit wel.

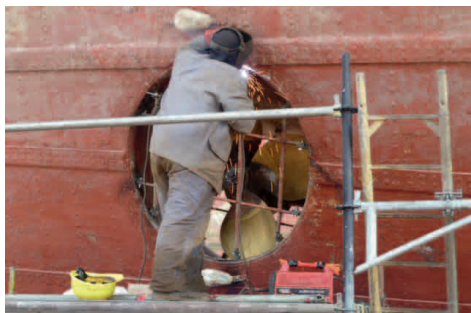
Door de toenemende wind en golfslag dreigde de patch weer los te raken en zou het schip alsnog zinken. Door de koers zodanig te verleggen en de snelheid een beetje aan te passen, zodat de zeegang zo min mogelijk grip op de patch had, zijn we de Eems opgevaren. Daar is het hele spul voor anker gegaan en werd de patch er weer netjes voor gehangen. Later werd het gat provisorisch dichtgelast. Na vijf dagen hard werken werd de Griek veilig in Emden afgeleverd om daar goed gerepareerd te worden en gingen wij naar huis.

Dat het in Emden gezellig was blijkt wel uit een verhaal dat de ronde doet: Nadat de crew van de Holland een keer een avondje in Emden was wezen stappen – meestal was daar geen gelegenheid voor en was het na afleveren meteen terug naar Terschelling – stond er bij vertrek een blonde schone op de sluis te roepen: 'Wo sind meine Haren?' Een van de machinisten haalde toen een afgeknippte paardenstaart omhoog en riep terug: 'Meinen Sie diese?' Gelukkig kon de vrouw niet aan boord komen, anders had de betreffende persoon thuis heel wat uit te leggen gehad denk ik.

Bert

## Balk in boegschroef

Tijdens het manoeuvreren door een kanaal in Groningen kwam er een houten balk tussen de bladen van de boegschroef. Eén van de schroefbaden werd kromgeslagen en liep vast tegen het hekwerk voor de boegschroef. De Holland moest voor reparatie op de scheepslift van Shipdock-Harlingen, waar alles vakkundig is gerepareerd.



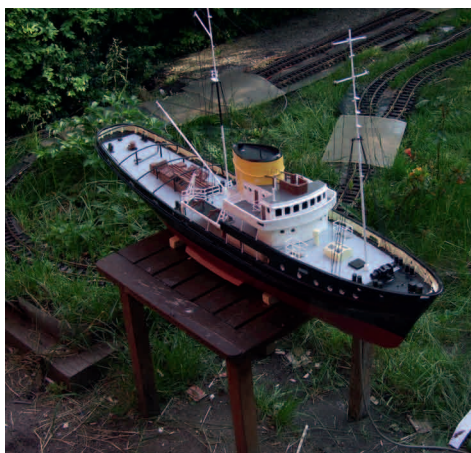
## Door de sluis

Hugo Jut is behalve Vriend van de Holland, ook sluiswachter in IJmuiden. Hij stuurde ons deze foto en schreef erbij: 'Deze foto heb ik gemaakt op de Middensluis. De Holland onderweg van Amsterdam naar, ik vermoed, Harlingen. Ik vind het altijd prachtig als de Holland bij ons langskomt... Zo mooi worden ze niet meer gemaakt! Elk jaar vaar ik wel een keer mee, tijdens een van de donateurstochten of een zeebenenocht.'



## Hollandje

In de loop van de jaren zijn er al heel wat model-Hollanden gebouwd. Van relatief eenvoudig bouw pakket (te koop aan boord of te bestellen, zie pagina 35), tot eigen bouwplan. In de laatste categorie valt de heer M. Verschuren. Hij licht toe hoe hij zijn modelboot maakte: 'Mijn Hollandje is volledig met de hand gebouwd. Ik heb alleen gebruikgemaakt van afbreekmesjes, heel veel schuurpapier en een junior ijzerzaagje. Bij hoge uitzondering heb ik gebruikgemaakt van een kleine dremel. De hele boot is opgebouwd uit diverse diktes van Balsa hout. De masten zijn van koper en het roer heb ik op maat laten maken, met een aansluiting voor radiografisch varen. De schroefas en schroef zijn ook gekocht.'



## Werktuigbouwstudenten bezoeken de Holland

Voor tweedejaarsstudenten werktuigbouw van Hogeschool Inholland in Alkmaar is in samenwerking met gastdocenten van Eriks-Econosto en Tebodin een projectopdracht geformuleerd.

De omschrijving van de opdracht was: Ontwerp een ballast-, drinkwater-, sewage- en brandstofsysteem van een containerschip, op basis van een werkelijk bestek van een containerschip. De schema's dienden met verslag en als 3D ontwerp ingeleverd te worden. Het doel van de opdracht was om te leren projectmatig te werken, samen te werken en een goed plan van aanpak te maken. Een van de gastdocenten is ons bestuurslid Gerrit Vlot. Om de 66 studenten inzicht te geven in hoe een dergelijk systeem er in werkelijkheid uitziet heeft de Stichting Zeesleepboot Holland het schip een (studie)dag ter beschikking gesteld.

## Inspiratiebron

De Holland inspireert veel kunstenaars. Zoals Terschellinger schilder Maarten Tot, die deze fraaie impressie maakte van de Holland in zwaar weer. Vriend van de Holland Jan Waard is inmiddels de trotse eigenaar van het schilderij.



## Holland ontmoet Elbe

Tijdens de reis van Rotterdam naar Harlingen vond er op de Nieuwe Waterweg ter hoogte van de haven van Maassluis een spontane ontmoeting plaats tussen de Elbe en de Holland.

Ook zeesleepboot Elbe kent een rijk verleden en

wordt nu door een stichting in de vaart gehouden. De bijzondere ontmoeting tussen beide 'oude dames' is vastgelegd door Reinier van de Wetering. Wilt u meer weten over de Elbe? Kijkt u eens op [www.zeesleperelbe.nl](http://www.zeesleperelbe.nl)



## Harlingen Delfzijl en terug



Olaus Diebrink woont twintig hoog in Groningen en zag de Holland langsvaren op weg naar Delfzijl.



Kees Schout voer mee van Delfzijl naar Hoogezand en maakte een mooi fotoverslag dat is te zien op [http://photocws.jalbum.net/ZeesleperHolland\\_Delfzijl\\_Hoogezand](http://photocws.jalbum.net/ZeesleperHolland_Delfzijl_Hoogezand)



## Storm doorstaan

De storm die op 28 oktober 2013 over ons land raasde, bereikte ook in Harlingen recordkracht. In de Willemshaven liepen diverse bedrijfsloodsen en schepen schade op. De Holland kwam ongeschonden uit de strijd. Ubbo Posthuma maakte deze foto voor de Harlinger Courant.

## Pakjesboot

Sinterklaas en zijn gevolg zijn na een lange reis weer veilig in Harlingen beland.

## Onderhoudsverslagen

Een harde kern van vrijwilligers is vooral in de winter erg actief met onderhoudswerk. Rob Balke schrijft hier regelmatig een verslag over, dat verspreid wordt onder de vrijwilligers. Om deze onderhoudende teksten voor een breder publiek toegankelijk te maken, zullen ze voortaan ook op de nieuwe website verschijnen en in summere vorm gedeeld worden via de digitale nieuwsbrief, die binnen afzienbare tijd onder de Vrienden van de Holland verspreid zal worden. Mits u uiteraard uw e-mailadres aan ons hebt doorgegeven!



# Frank Schipper, de nieuwe kapitein van de Holland

Voor zeesleepboot Holland komt er na 44 jaar een einde aan het tijdperk Bert Vliegers. Onze 'ouwe' gaat in het voorjaar van 2014 met pensioen en geeft het roer over aan de Harlinger Frank Schipper.

Varen en de zee zitten Frank Schipper in het bloed. 'Mij krijg je met geen stok naar de Veluwe', zegt hij. 'Al die stoffige bomen. Ik moet altijd water in de buurt hebben. Liefst zout.' Hij is geboren en getogen in de Zaanstreek, heeft een carrière achter de rug als zeeman en woont nu als jong-gepensioneerde met zijn vrouw in Harlingen. Hoewel dat pensioen maar van korte duur is, nu hij zich heeft laten verleiden om kapitein van de Holland te worden. 'Ik zag die advertentie voor vrijwilligers en heb gesolliciteerd als stuurman', vertelt hij. 'De eerste sollicitatie van mijn leven en dan nog wel voor een vrijwilligersfunctie.' Na een paar keer te hebben meegevaren als stuurman, werd hij gevraagd als opvolger van Bert. 'Niet dat ik me thuis zat te vervelen, maar dit is te leuk om te laten lopen. Kom ik toch nog op een sleepboot.'

De werkkamer van Frank maakt in een oogopslag duidelijk dat we hier te maken hebben met een zeeman in hart en nieren. De ruimte staat en hangt vol met maritieme boeken en schilderijen en in een vitrinekast prijkt een leuke verzameling schaalmodellen van sleepboten, waaronder de Holland. Frank bekent dat hij al jaren een zwak heeft voor sleepboten in het algemeen en voor de Holland in het bijzonder. 'De fascinatie voor de Holland ontstond toen ik als jongetje op schoolreisje naar Terschelling was en de sleepboot in de haven zag liggen. Het was mij meteen al duidelijk dat de Holland een heel bijzonder schip is. Ik heb toen nooit durven dromen dat ik er ooit als kapitein op zou gaan varen.'

Frank Schipper wist al vroeg dat hij naar zee wou. Na de Hogere Zeevaartschool in Vlissingen (master all ships) werd hij leerling stuurman bij de Koninklijke Nedlloyd en uiteindelijk kapitein bij de opvolgers van dezelfde rederij, P&O Nedlloyd en Maersk. Hij voer met stukgoedschepen, bulksche-



pen, multipurpose carriers, zware ladingschepen en containerschepen tot 325 meter. 'Wat dat betreft is de Holland maar een kleintje', zegt Frank. 'Ik heb op schepen gevaren met vier hulpmotoren die stuk voor stuk drie keer zo zwaar waren als de hoofdmotor van de Holland. Maar dat maakt niks uit. Als je kan varen, kan je overal mee varen. Ik heb er veel zin in om samen met de hechte club vrijwilligers de Holland optimaal tot haar recht te laten komen. Dit is een schip waar zoveel mogelijk mensen van moeten kunnen genieten.'

Frank zal het roer van Bert overnemen per 1 maart 2014. De Schotlandreis in mei 2014 reis neemt Bert nog voor zijn rekening, als *grande finale* van zijn 44-jarige loopbaan als kapitein van de Holland. 'En een hele goeie kapitein', zegt Frank met respect in zijn stem. 'Bert heeft ongelofelijk veel gedaan voor dit schip.'

# Nieuw in het bestuur: Gerrit van Leunen

Sinds enige maanden versterkt de Terschellinger Gerrit van Leunen het bestuur van de Stichting Zeesleepboot Holland. Veel hoeven we hem niet te vertellen over het schip: in de Rijkswaterstaatperiode voer hij een paar maanden als assistent WTK op de Holland. Na het behalen van zijn stuurmansdiploma aan de Zeevaartschool op Terschelling leerde hij nog een poosje door voor WTK. Hij voer zes jaar als stuurman en belandde toen weer op het Maritiem Instituut Willem Barentsz. Niet meer als student, maar als docent en instructeur in het simulatorcentrum. Sinds 2007 is hij directeur van de school.

Van Leunen is tevens bestuurslid van Stichting Guusjen. Hij speelt dan ook een belangrijke rol als verbindende factor tussen Guusjen en Holland. Binnen het bestuur zal hij zich onder andere bezighouden met bemanningszaken. Dat hij 'toevallig' dagelijks tussen honderden maritiem geïnteresseerde jonge mensen vertoeft, is daarbij bepaald geen nadeel. Gerrit: 'Er zijn studenten die



hun vaarbevoegdheid al hebben, doordat ze van het MBO komen. Een interessante groep om warm te maken voor een vrijwilligersfunctie op de Holland. De Holland is een boegbeeld van de maritieme historie van ons eiland. Willen we dat het schip ook voor volgende generaties bewaard blijft, dan is het goed jongere generaties erbij te betrekken.'

## Penningmeester doet boekje open

Het schip de Holland kost jaarlijks ongeveer € 150.000. Dit geld besteden we aan onderhoud, kleine aanschaffingen, keuringen, verzekeringen en dergelijke. Dan hebben we nog geen mijl gevaren!

We hebben momenteel drie full time medewerkers, vier part time medewerkers en ca. 35 vrijwilligers. Zij zorgen ervoor dat het schip kan varen en dat we 'klanten' krijgen die met de Holland willen varen en daarvoor betalen. Deze organisatie kost nu per jaar ongeveer € 225.000.

Het voorgaande betekent dat wij jaarlijks tenminste ongeveer € 375.000 bij elkaar moeten scharen om rond te komen. Wij hebben drie soorten opbrengsten: geld van Sponsors, van Vrienden/donateurs en uit de charterexploitatie. Jaarlijks hopen wij van Sponsors gemiddeld € 75.000 te ontvangen. De 1600 Vrienden/donateurs schenken momenteel € 60.000 tot € 75.000. Het geld uit de charterexploitatie komt uit de

vaartochten, die wij voor klanten maken. Zij betalen voor de huur van het schip, het verbruik van dieselolie, de consumpties aan boord en natuurlijk de BTW.

Een dagtrip met de Holland met 50 passagiers kost een klant gemiddeld ongeveer € 10.000. Dit houden we natuurlijk niet netto over, want we moeten dieselolie, smeerolie en proviand inkopen en tenslotte nog BTW afdragen. Dit is ca. 50% van de opbrengst, dus wij moeten voor ca. € 450.000 verkopen. Best veel, vooral nu veel bedrijven het wat zuiniger aan doen met relatie- en personeelsdagen. Het is ons voor het eerst in 2013 niet gelukt om netto € 225.000 van de charterexploitatie over te houden en daarom kijken we dit jaar tegen een verlies aan van ca. € 100.000. In 2014 hopen we op meer geluk.

U begrijpt dat de instandhouding en exploitatie van onze Holland een hele onderneming is!

Sake Wijma

# Met de sponsors naar Vlieland

Op vrijdag 27 september 2013 vond onze jaarlijkse vaartocht met sponsors plaats. Henry Drost van Flevodruk Harlingen was erbij en schreef er voor 'zijn' Harlinger Courant een artikel over, dat we hier integraal opnemen. Ook de foto's zijn van zijn hand.

HARLINGEN - Vrijdag was een belangrijke dag voor de Stichting Zeesleepboot Holland, want op die dag ontvingen bestuur en bemanning de sponsors voor een vaartocht naar Vlieland. En die mensen moeten worden verwend, want zij zijn het die, met de vele vrijwilligers en donateurs, de exploitatie van dit prachtige schip voor een groot deel mogelijk maken. Jan van der Heide zorgde ervoor dat de auto's van de gasten netjes konden worden gestald in een van de grote loodsen aan de Nieuwe Willemshaven, zodat ze zonder zorgen aan boord konden gaan. De zon scheen uitbundig, toen vervangend kapitein Frank Schipper (Kapitein Bert Vliegiers was met vakantie) de trossen losgooide om met ruim zeventig passagiers naar Vlieland te koersen.

De gasten en hun relaties werden in de grote salon welkom geheten door voorzitter André Olijslager en commercieel manager Tom Schoonhoff. Nadat

de kapitein de passagiers had ingelicht over de veiligheidsvoorschriften aan boord, gaf de penningmeester van de stichting, Sake Wijma, een overzicht van de financiële situatie van de stichting. En die was het afgelopen jaar niet rooskleurig. Door de financiële crisis en het wegvallen van de Friesland Bank als een van de hoofdsponsors liet de exploitatie het afgelopen jaar een aanzienlijk verlies zien en moest het reservepotje worden aangesproken. Gelukkig is de restauratie van het schip nu voor een groot deel voltooid, maar ook het in de vaart houden – de brandstof, het onderhoud, de personeelskosten en de vele keuringen en vergunningen van de scheepvaartinspectie – kosten handenvol geld. 'Willen we het schip varende houden, en wie wil dat nou niet, moet er wat gebeuren.'

Volgend jaar in mei gaat de Holland opnieuw met kapitein Bert Vliegiers een grote reis maken naar



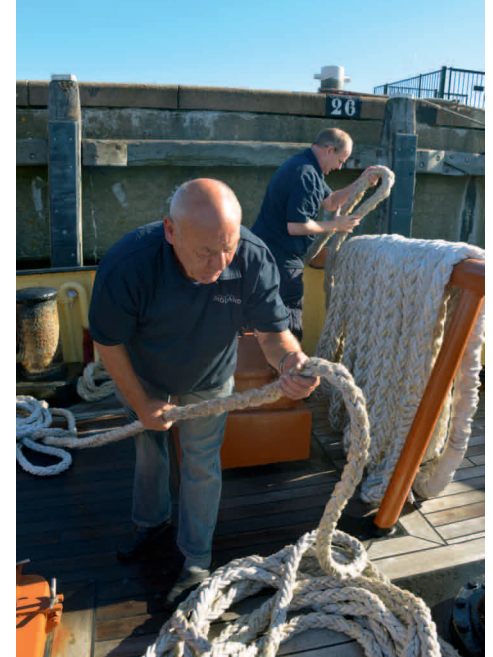
Met een rib worden de gasten veilig naar de Vlielandse jachthaven vervoerd.



Burgemeester Roel Sluiter, tweede van links, laat zich uitgebreid informeren over de nautische uitrusting van de Holland.

Schotland en de stichting is daarvoor een reclame-campagne begonnen om passagiers te werven, die telkens een deel van de reis kunnen meemaken. Inlichtingen worden gaarne verstrekt door de stichting en de belangstelling is nu al groot. Aan het eind van de dag kon een opgeluchte penningmeester ook laten weten, dat er tijdens deze sponsordag opnieuw een aantal grote financiële toezeggingen zijn gedaan.

Omdat de Holland te groot is om in de jachthaven van Vlieland af te meren, ging het schip voor anker voor de haven. Door over te stappen op twee snelle ribs van het Vlielandse bedrijf Ocean-King werden de sponsors keurig afgezet in de jachthaven van het eiland, waar fietsenverhuurder Jan van Vlieland een groot aantal fietsen ter beschikking had gesteld om het eiland te verkennen. Ook konden de liefhebbers de lange klim ondernemen naar de vuurtoren van Vlieland, die voor deze gelegenheid was opengesteld. Vanaf de toren hadden de gasten een geweldig uitzicht over het dorp en de ankerplaats van de Holland. Om vier uur werd iedereen



Een oorlam voor alle hens. De vrijwillige bemanning van de Holland slooft zich uit om het de gasten naar hun zin te maken.

weer terug aan boord gebracht waarna de Holland nog een eindje de Noordzee op koerste alvorens de terugtocht naar Harlingen te aanvaarden. De vrijwillige bemanning maakte het de mensen met lekkere hapjes en drankjes naar hun zin en er werd een heerlijke maaltijd klaargemaakt. Tijdens het binnenlopen van de haven kleurde de hemel rood en waren de gasten getuige van een prachtige zonsondergang. Een opgeluchte penningmeester dankte de sponsors voor hun toezeggingen, iedereen was het erover eens: dit prachtige schip moet ook in de toekomst kunnen blijven varen.

## Oud-opvarendendag

Enmaal per jaar komen de oud-opvarenden van de Holland bij elkaar op Terschelling voor een vaartocht en om herinneringen op te halen. Terschellinger Nico Brinck was erbij en schreef een kort verslagje voor ons.

Dit jaar was de vaartocht voor de oud bemanningsleden vervroegd naar augustus, omdat de kans op goed weer wat groter is dan in september of oktober, en men ook buiten beter kan verkeren. Als vanouds was het een mooi weerzien van ex-collega's, dorpsgenoten en oude bekenden.

Na een welkomstwoord in de bar vernamen we al gauw de schoten lucht op de Werkspoor-motor en de trillingen in het schip, die duiden op het vertrek. Dit kan niet indrukwekkender!

Met prachtig weer konden we tot ver in het Stortemelk varen en de eilanden weer eens van de andere kant bekijken.



Inmiddels had Flang de soep gaar en de broodjes klaar. Daar werd gretig van genuttigd. Binnen een mijl was de soep lekk.

Iedereen deed intussen zijn ronde over het schip en men verzamelde zich op verschillende 'hangplekken' voor oude herinneringen en een borrel. Wat opvalt is dat sommige mensen die vlak bij elkaar wonen, aan boord serieuze gesprekken voeren, terwijl ze op straat niet verder komen dan 'Hoi' en 'Goeie'.

Er werd op tijd en volgens plan weer afgemeerd aan de eerste steiger. We zagen een mooi staaltje van manoeuvreren: het draaien van de Holland in de voorhaven, en dan 200 meter achteruit tot de steiger, waarbij iedereen weer genoot van het werk van de Werkspoor. Een mooie dag!

## DE MENSEN ACHTER DE HOLLAND

### Nico Sinnema

Als hij aan boord is, wil hij ook iets zinnigs te doen hebben. 'Ik ben geen vrijwilliger geworden om duimen te zitten draaien op het achterdek', zegt Nico Sinnema, die twee jaar geleden een keer met kennis en mede-kaatsliefhebber Adrie den Breejen meekwam om te helpen bij een timmerklusje aan boord. Het plafond in de salon stond op het programma. 'Toen dat klaar was heb ik een volgende klus aangepakt, en daarna nog een, en nog een, en nu ben ik dan officieel vrijwilliger.'

31 jaar in dienst zijn en dan op je 61e plotseling ontslagen worden... Nico vat het niet persoonlijk op, maar leuk is het niet. Hij was bouwkundig hoofdvoerder bij het grote bouwbedrijf BAM en had pech, toen er 70 van de 170 mensen uit moesten. 'Je kon het aan zien komen natuurlijk. BAM doet vooral grote bouwprojecten en die kwamen door de crisis allemaal stil te liggen. Ik kwam in aanmerking voor een gunstige regeling, dus ik mag nog niet klagen.'

Niet dat hij in een zwart gat viel, nadat hij zijn baan bij BAM verloor. Twee halve dagen per week werkt hij nu als bouwkundige voor het Sint Anthony Gasthuis in Leeuwarden en hij doet veel vrijwilligerswerk. In zijn dorp Minnertsma is veel te doen. Hij is actief in de kaatsport, bij de plaatselijke voetbalvereniging en in het dorps huis. En de Holland is erbij gekomen, wat hem ook ongeveer een dag per week kost. Nico: 'Weer een heel andere omgeving, zo'n schip met zo'n grote groep vrijwilligers. Je moet ertussen passen. Ik vind het wel leuk.' 'Niet alles geloven wat hij zegt hoor', roept Adrie die voorbij loopt met een pot verf. Nico grinnikt. 'Daar heb je de schuldige.'

De band die Nico heeft met de Holland is pril. Hij kende het schip niet. Maar hij heeft wel 'iets' met bootjes: 'Samen met twee kameraden heb ik zeven jaar geleden een oude patrouillesleepboot gekocht. We hebben hem helemaal gestript en opgeknapt



en varen er nu mee op de Friese wateren. Hoewel niet zo vaak als ik zou willen, want: het kaatsen, de voetbalclub, het dorps huis, het Anthony Gasthuis, de Holland... En niet te vergeten mijn hobbyboerderij, waar ik koeien en schapen hou.'

Tijdens de winterperiode helpt Nico gemiddeld een dag per week mee met onderhoudsklusjes aan boord. Als het vaarseizoen weer begint, kijkt hij per vaartocht of zijn aanwezigheid nuttig is of dat er al (meer dan) genoeg animo is. 'Je moet elkaar ook niet in de weg lopen.'

Adrie loopt voor de tweede keer langs. 'Wat staat er op het programma vandaag?' vraagt Nico. 'Eerst maar koffie', broemt Adrie. 'Rustig aan.'



# Met de Holland naar Bremerhaven

Jan Waard uit Rotterdam is Vriend van de Holland en monsterde aan voor de vijfdaagse vaartocht vanuit Harlingen via Delfzijl naar Bremerhaven. Tijdens de reis had hij een persoonlijke missie, blijkt uit zijn verslag.

Ik ben al enkele jaren donateur van de Holland, maar kon tot voor kort helaas slechts mondjesmaat deelnemen aan de geboden activiteiten. Toen mijn 65e levensjaar – veel te snel – aanbrak beschikte ik als pensionado ineens over veel meer vrije tijd dan tijdens mijn werkzame leven. Ik aarzelde dan ook geen moment toen ik de aankondiging van een tocht met de Holland naar Bremerhaven zag. Ik koos voor de vijfdaagse reis met overnachtingen in Delfzijl en Bremerhaven. De hutten aan boord waren helaas al volgeboekt, dus een aantal van de passagiers overnachtte in hotels.

Op 6 juni vertrokken wij rond half 10 vanuit Harlingen. Het weer was gedurende de hele reis prachtig. Het was dan ook volop genieten aan boord van de Holland. In Delfzijl werd in hotel De Boegschroef overnacht. Ik had een prima kamer.

De volgende dag vertrokken we na een smakelijk ontbijt richting Bremerhaven, waar we rond 21:30 uur aankwamen. Onderweg werd een heerlijk dinerbuffet geserveerd, uitstekend verzorgd door de keukenbrigade. 's Avonds sliepen we in hotel Haverkamp. Een prima hotel. Met diverse medereisgenoten hebben we in de bar een kleinschalig vergelijkend bieronderzoek gehouden en daar was niets mis mee.

Op zaterdagmorgen bezochten we het Deutsches Schiff-fahrtsmuseum. De tijd was te kort om alles te zien in dit prachtige museum, waar de hele historie van de Duitse scheepvaart is ondergebracht. In Nederland moet je daarvoor diverse scheepvaart-musea bezoeken. We werden welkom geheten door de directeur en de Nederlandse consul. Hierna volgde een rondleiding door het museum. De middag konden we vrij besteden. Er was van alles te bezichtigen: het Klimahaus, het Columbus-Center, de Radarfuncturm en de Alter Hafen met diverse oude schepen, waaronder de Seefalke.



's Avonds was er een gezamenlijk diner in het hotel.

Op zondag gingen we terug naar Delfzijl, waar we weer in hotel De Boegschroef overnachtten. Op maandag 10 juni vertrokken we rond 9:00 uur richting Harlingen, waar we rond 21:00 uur aankwamen.

Een woord van dank is zeker op zijn plaats voor de organisatoren van deze onvergetelijke reis en ik wil Jeannette Ritchi in het bijzonder bedanken. Ook een compliment voor de kapitein en de rest van de bemanning mag zeker niet ontbreken, evenals voor de keukenbrigade die tijdens de reis voor diverse hoogstandjes zorgde. Ik heb grote bewondering voor alle vrijwilligers aan boord van de Holland. Ik bewaar aan deze reis fijne herinneringen en heb veel nieuwe contacten opgedaan. Tijdens de reis was ik gewapend met een filmcamera, omdat ik het plan had opgevat de hele reis op film vast te leggen. Ik heb verschillende bemanningsleden en donateurs geïnterviewd. Mijn kernvraag was: waarom en hoe bent u vrijwilliger of donateur geworden van de Holland? Deze ene vraag leidde tot prachtige verhalen. Het is mijn bedoeling de film op dvd te zetten en deze op een later moment aan de Stichting aan te bieden.

Foto's rechterpagina Robert Zijtsel





*Richard de Leeuw van Beeldschoonstudio's maakte en bewerkte deze bijzondere foto van de Holland op Terschelling.*

# Holland goes Scotland again

## Mei 2014: varen, golfen en avonturieren langs de Schotse Westkust

Vanwege het succes van de voorgaande drie edities en de veelgestelde vraag naar een nieuwe versie gaat de Holland in 2014 wederom richting Schotse westkust.

Schotland is machtig in alle opzichten. Maak met zeesleepboot Holland het ruige landschap, de eeuwenoude cultuur, stijlvolle golfbanen en de traditionele whiskyproductie mee! Hollands Glorie in Schotland. Whiskyreizen, golfreizen, avonturen- en trackingsafari's, vaarervaringen of combinaties daarvan. De keuze is aan u. Wij laten u alle aspecten van de westkust van Schotland en haar vele eilanden beleven.

In de maanden mei en juni 2014 zijn in Schotland een aantal meerdaagse reizen ingepland waarbij u vanuit Nederland wordt ingevlogen. Verder is het mogelijk de heen- en terugreis mee te maken. Per reis kunnen maximaal 12 personen mee. De passagiersaccommodatie bestaat uit zes tweepersoons hutten voorzien van douche en wc.

### HEENREIS – 24 april t/m 2 mei 2014

De Holland vertrekt op 24 april 2014 uit Harlingen om op 3 mei 2014 aan te komen in Oban te Schotland. Beleef de overtocht van Nederland naar Schotland, vaar met ons mee langs de oost-, noord- en westkust en ontdek Schotse kustplaatsen als Edinburgh, Kyleakin, Tobermory (Isle of Mull) en Oban. De door onze scheepskok bereide maaltijden worden samen met de bemanning georganiseerd. Zin om samen met de bemanning een wacht mee te lopen op de brug of in de machinekamer? Ook dat mag!

Inschrijving geschiedt op individuele basis.

De prijs van deze 9-daagse HEENREIS bedraagt € 2.750,-.

### SCOTLAND - 2 mei t/m 5 juni 2014

In deze periode ligt de Holland in de wateren aan de spectaculaire Schotse westkust en zullen wij diverse meerdaagse tochten maken. De meeste reizen zullen vijfdaagse reizen zijn (uit en thuis). Inschrijving voor deze reizen is zowel mogelijk op individuele basis als op groepsbasis (maximaal 12 personen).

U vliegt met KLM vanaf Schiphol naar Glasgow. Hier aangekomen gaat u per touringcar naar de Holland. Daarvandaan zal in de volgende dagen een aantal eilanden aan de Schotse westkust – ieder met hun eigen bijzondere historie, natuur, whiskydistillery en golfbanen – worden aangedaan. Een unieke manier van 'Island-hoppen' waarbij u enkele zeer gevarieerde eilanden zult bezoeken. Plekken waar u anders niet snel komt! Hier zijn veel mogelijkheden om de prachtige historische kastelen, tuinen, ruïnes, imponerende Schotse natuur en niet te vergeten een van de vele wereldvermaarde whiskydistilleerderijen te bezoeken. Ook kunt u natuurlijk zeevissen aan boord. Voor golf liefhebbers noemen we: Troon (Royal Troon), Isle of Arran (Lamlash Golf Club), Kintyre (Machrihanish Golf Club, met de beste openingshole ter wereld), Isle of Islay ('The Machrie', top 10 van U.K.), Isle of Mull (waar de mogelijkheid wordt geboden te spelen als gast van de Tobermory Golf Club) en Oban (Glencruitten Golf Club). In overleg zullen keuzes worden gemaakt.

Ook de inwendige mens zal het aan niets ontbreken... Eten en drinken aan boord krijgen tijdens deze reizen speciale aandacht. Een vakkundige chef-kok reist met ons mee om gastronomische hoogstandjes te verzorgen met dagverse streekproducten en bijpassende wijnen.

De programma's worden zo ingevuld dat zoveel mogelijk in de (vroeg) ochtenduren gevaren wordt, zodat er gedurende een groot gedeelte van de dag ruimte is voor diverse activiteiten op de te bezoeken eilanden.

Deze reizen zijn inclusief top catering, greenfee's, rondleidingen en transferkosten met KLM.

### TERUGREIS – 5 t/m 8 juni 2014

Op 5 juni 2014 vaart de Holland weer vanuit Oban via de Orkney's terug naar Harlingen, waar zij dan op 8 juni 2014 arriveert. Beleef de overtocht van Schotland en vaar mee naar Harlingen. De terugreis is nadrukkelijker dan de heenreis gericht op de vaarbeleving.

Net als op de heenreis zullen de door onze scheepskok bereide maaltijden samen met de bemanning worden georganiseerd. Zin om samen

met de bemanning een wacht mee te lopen op de brug of in de machinekamer? Ook dat mag! Inschrijving geschiedt op individuele basis. De prijs van deze 4-daagse TERUGREIS bedraagt € 1.375,-.

#### Interesse?

Neem voor meer informatie contact op met Tom Schoonhoff op telefoonnummer 06 - 5438 4237 of per e-mail via [tom@zeesleepbootholland.nl](mailto:tom@zeesleepbootholland.nl).



#### REISDATA & PRIJZEN

HEENREIS (9-daagse reis) van 24 april t/m 2 mei 2014 € 2.750,- p.p.

De 'HOLLAND GOES SCOTLAND'-reizen vinden plaats op de volgende data:

Reis 1 (5-daagse reis) van 2 mei t/m 6 mei 2014 € 2.495,- p.p.

Reis 2 (5-daagse reis) van 6 mei t/m 10 mei 2014 € 2.495,- p.p.

Reis 3 (5-daagse reis) van 10 mei t/m 14 mei 2014 € 2.495,- p.p.

Reis 4 (7-daagse reis) van 14 mei t/m 20 mei 2014 € 2.995,- p.p.

Reis 5 (5-daagse reis) van 20 mei t/m 24 mei 2014 € 2.495,- p.p.

Reis 6 (5-daagse reis) van 24 mei t/m 28 mei 2014 € 2.495,- p.p.

Reis 7 (5-daagse reis) van 28 mei t/m 1 juni 2014 € 2.495,- p.p.

Reis 8 (5-daagse reis) van 1 juni t/m 5 juni 2014 € 2.495,- p.p.

TERUGREIS (4-daagse reis) van 5 juni t/m 8 juni 2014 € 1.375,- p.p.

Deze prijzen zijn altijd all-in. Dus inclusief transfers, uitstapjes, transport ter plaatse en greenfee's, maar ook inclusief complete verzorging inclusief alle eten en drinken aan boord.

#### Afscheidstrip kapitein Bert Vliegers

In het voorjaar van 2014 gaat kapitein Bert Vliegers met pensioen en wordt hij opgevolgd door Frank Schipper. Deze reis naar het door hem zo geliefde Schotland vindt echter nog plaats onder Berts geanimeerde leiding. Een extra reden om erbij te zijn!

## Waar kunt u ons vinden in 2014?

Mee op een buitenlandreisje of lekker een dag varen naar een bestemming iets meer in de buurt? Als Vriend van de Holland kunt u zich altijd aanmelden voor een vaartocht of een deel daarvan. Informeer bij [info@zeesleepbootholland.nl](mailto:info@zeesleepbootholland.nl) voor de prijzen en beschikbaarheid. In onderstaand schema ziet u waar de Holland in 2014 te vinden is. Alle data en lokaties onder voorbehoud!

17 - 18 januari	Amsterdam	Whisky Weekend	(beurs in Posthoornkerk)
7 - 12 februari	Leeuwarden	Boot Holland	(beurs in WTC Expo)
22 maart	Harlingen	Vriendendag	(Vrienden / donateurs / introducés)
23 maart	Harlingen	Vriendendag	(Vrienden / donateurs / introducés)
28 maart	Harlingen	Vriendendag	(Vrienden / donateurs / introducés)
29 maart	Harlingen	Vriendendag	(Vrienden / donateurs / introducés)
30 maart	Harlingen	Vriendendag	(Vrienden / donateurs / introducés)
5 april	Harlingen	Vriendendag	(Vrienden / donateurs / introducés)
6 april	Harlingen	Vriendendag	(Vrienden / donateurs / introducés)
10 april	Rotterdam	R-Vaardag	(R-varen met genodigden)
11 - 13 april	Rotterdam	Cruise Event 2014	(beurs in Cruise Terminal)
25 april - 8 juni	Schotland	Schotlandreis	(zie voorgaande pagina's)
15 juni	Terschelling	MeeSleperdag	(MeeSlepers naar Oerol)
22 juni	Terschelling	MeeSleperdag	(MeeSlepers naar Oerol)
13 - 22 juni	Terschelling	Oerol	
3 - 6 juli	Harlingen	Tall Ship Race 2014	
11 - 24 augustus	Terschelling	Guusjen	(schip open voor activiteiten)
31 augustus	Amsterdam	MeeSleperdag	(MeeSlepers door Amsterdam e.o.)
2 - 7 september	Amsterdam	Hiswa te Water	
14 september	Rotterdam	MeeSleperdag	(MeeSlepers door Rotterdam e.o.)
28 september	Harlingen	MeeSleperdag	(MeeSlepers naar Vlieland)
12 - 26 oktober	Terschelling	Guusjen	(schip open voor activiteiten)
15 november	Harlingen	Sinterklaas Intocht	(Sinterklaas en (Zwarte) Pieten)
16 november	Harlingen	Zeebeentocht	(Vrienden / donateurs / introducés)
21 november	Harlingen	Zeebeentocht	(Vrienden / donateurs / introducés)
22 november	Harlingen	Zeebeentocht	(Vrienden / donateurs / introducés)
23 november	Harlingen	Zeebeentocht	(Vrienden / donateurs / introducés)

## Blijf op de hoogte

Wilt u op de hoogte blijven van vaartochten en andere actualiteiten? Geef dan uw e-mailadres aan ons door, zodat wij u gemakkelijk van actuele informatie kunnen voorzien. Heeft u zelf geen e-mailadres? Dan kunt u misschien een e-mailadres van een familielid of bekende doorgeven. Mail naar: [info@zeesleepbootholland.nl](mailto:info@zeesleepbootholland.nl)

De leden van de Holland Captains Club krijgen persoonlijk bericht over datum en locatie van de jaarlijkse Partner-/Sponsordag.

## Veiligheidstraining aan boord

De bemanningsleden van de Holland dienen bij calamiteiten te weten wat ze moeten doen. Daarvoor worden regelmatig veiligheidstrainingen gehouden. Zaterdag 9 november 2013 was zo'n trainingsdag, die in het teken stond van brandbestrijding en wat te doen als ongenode gasten aan boord komen. De training werd verzorgd door Cor Staal, die assistentie kreeg van Bert Vlieggers, Rob Balke en Gerrit Vlot.

Met circa 28 aanwezigen was de opkomst goed. Onder de cursisten waren ook nieuwe vrijwilligers, wat een goede zaak is omdat die meteen de procedures aan boord konden leren kennen.

De ochtend begon met de theorie van brandbestrijding. Die bestond uit een stuk herhaling, zoals: wat is de oorzaak van een brand, wat is een brand en hoe kun je deze voorkomen en bestrijden? Dit werd aangevuld met filmpjes ter ondersteuning en informatie over welke soorten blusmiddelen wij aan boord hebben. Daarnaast is de procedure 'Brand in de machinekamer' doorgenomen. Vervolgens werd de groep in drieën verdeeld om onder leiding van Rob, Gerrit en Cor de locatie van ventilatiekleppen, noodafsluiters en CO2 bedieningsmogelijkheden van de machinekamer ter plekke te aanschouwen. Een belangrijk onderdeel, want iedereen moet dit weten en kunnen uitvoeren.

Het tweede deel van de dag bestond uit een praktijkoefening. Hierbij werd de procedure geoefend, zodat iedereen weet wat zijn functie is en hoe die uit te voeren. Ook de afvoer van een gewonde werd geoefend.

De oefensituatie bestond uit een brand in de tweede wtk hut, met een gewonde. Op diverse locaties stonden 'scheidsrechters' zodat we naderhand aan elkaar konden vertellen wat er goed en minder goed ging. Bij de evaluatie ontstond hierdoor een levendige discussie, waar de aanwezigen veel van geleerd hebben.

Doordat de brandbestrijdingsoefening langer duurde dan verwacht, hebben we het middagprogramma ingekort. In plaats daarvan is uitgebreid gediscussieerd over hoe te handelen met passagierscontrole. Al met al een geslaagde dag.



28 vrijwilligers waren aanwezig bij de trainingsdag op 9 november, die zowel bestond uit theorie als oefenen in de praktijk.



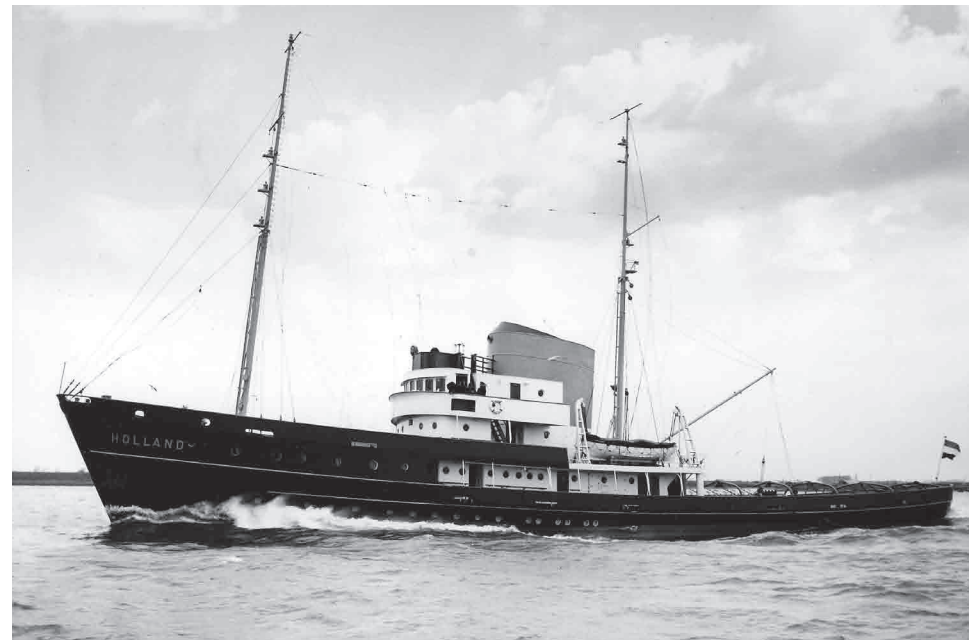
## Hafnia, de allereerste berging van de nieuwe Holland

Deze eerste berging van de Holland heeft nooit zo in de belangstelling gestaan, maar is wel uniek, want het is de enige keer geweest dat de oude en nieuwe Holland samen een schip hebben binnengebracht. De destijds opgemaakte scheepsverklaring geeft een goed beeld van deze reis.

Door Kees Dekker

Zondag 9 December 1951 was het stormweer uit noordwestelijke richting. Wij lagen met onze bergingssleepboot Holland op station in de haven van Terschelling. Onze zeesleepboot Holland II was buitengaats voor de kust van Terschelling. 's Middags rond 17.30 uur seinde het Finse s.s. Havnia om hulp. De Holland II stoomde direct naar het hulpbehoevende schip. Een Duitse trawler, die toevallig in de nabijheid van de Havnia was, bood ook assistentie aan. De trawler werd geaccepteerd en deze maakte met haar trawldraden verbinding. Wij begrepen echter direct dat met deze zware storm niet aan visdraden zou kunnen worden geslept. En zo dacht de kapitein van de Holland II er ook over en bleef daarom in de nabijheid van de Havnia. In de morgen van de tiende December werd door de zeer hoge zee de verbinding tussen de trawler en de Havnia verbroken en de hulp van de Holland II geaccepteerd. Nadat deze had vastgemaakt op Lloyd's contract, seinde zij aan ons, dat de zee nog geweldig hoog stond, dat de Havnia water maakte, grote slagzijde had en dat de Havnia daarom zo spoedig mogelijk moest worden binnengebracht waarbij onze hulp noodzakelijk was. De kapitein van de Havnia zag het gevaar waarin zijn schip verkeerde blijkbaar ook in, want hij verzocht de reddingsboot Dorus Rijkers in de nabijheid te blijven voor lijfsbehoud, aan welk verzoek prompt werd voldaan. Direct gooiden wij de touwen los en vertrokken ter assistentie. Aangezien wij hadden vernomen, dat de Havnia geladen was met berkenhout en wij wisten dat dit een zeer gevaarlijke lading was, omdat

dit berkenhout al het water dat boven- of onderin het schip komt opzuigt en absorbeert, zodat deze lading steeds zwaarder wordt en uiteindelijk het schip doet kenteren en zinken. Wij draaiden daarom met onze machine van 3200 p.k. uiterste kracht en joegen met een snelheid van over de 17 mijl naar de plaats, die de Holland II ons had opgegeven. Rond 14:30 uur waren wij in de nabijheid, toen een 'verkeerd stuk water' dwars over het achterschip stortte en de voorloop van onze 6" stalen sleepkabel ter hoogte van de schroef overboord sloeg, niettegenstaande dat deze aan dek was gesjord. Dit was een hachelijk moment; kwam de tros in de schroef, dan was met deze hoge zee onze toestand hopeloos. Doordat wij onze machine ogenblikkelijk stopten was dit gevaar bezworen. Nadat wij met groot gevaar enige malen hadden geprobeerd onze sleeptros op de Havnia over te krijgen, bleek dit door de hoge zee niet doenlijk en maakten wij vast op de Holland II en trokken toen tandemsgewijze het stuurloze schip in de richting van het Schulpengat. De Havnia gierde geweldig en bevond zich af en toe dwars van de sleepboten, wat in die hoge zee ontzettend op het sleepgerei aankwam. Bij één dezer gieren van de Havnia brak de geleider van onze zware sleepmachine dwars af, waardoor ook onze nieuwe stalen 6" sleepkabel beschadigde. Op de drempel van het Schulpengat werden wij nog door een grondzee belopen en vreesden dat ons sleepgerei zou breken, maar door tijdig de machine te minderen werd dit gevaar voorkomen. In het Schulpengat zijnde werd de loods aan boord genomen en 's avonds te 18:30 uur verankerden wij de Havnia veilig op de rede van Texel. De Holland II ging hier langs zijde om de machinekamer van de Havnia, waarin zich veel water bevond, leeg te pompen. Een belangrijk stuk bergingswerk was hiermede ten einde gebracht. De volgende dag te 12 uur, toen het weer goed was,

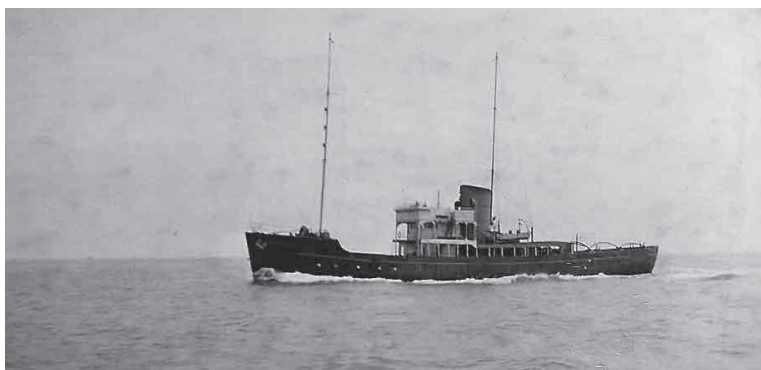


Boven: De nieuwe sleepboot Holland zoals het schip eruitzag tijdens de hulpverlening aan de Havnia. Onder: Het achterdek van de Holland; deze foto werd genomen tijdens de proefvaart op 6 december 1951.



Geheel links: De nieuwe Holland nog met hoge masten en open walegangen afgemeerd naast de sleepboot Oceaan. Een historisch plaatje! (foto coll. J.E. Dekker)

In de roeisloep enige leerlingen van de W.B.S., v.l.n.r.: Walter Heugen (voorgrond), Wim Hunger, Jan Mantel en Joop Dekker. (foto coll. J.E. Dekker)



Stoomsleepboot Holland, bij het in de vaart komen van de nieuwe Holland werd de naam veranderd in Holland II

werd de Havnia door ons en de Holland II op sleep genomen en naar IJmuiden gesleept, waar wij te 14 uur van de 12e december arriveerden en te 14:30 uur meerden binnen de sluis.

Onze bergingspompen hadden wij aan boord van de Havnia gelaten, gereed om te pompen, aangezien het schip nog steeds lekte.

Voor de volledigheid nog een paar bijzonderheden: Deze eerste reis van de Holland was toch wel een spannend gebeuren en daarom lijkt het mij goed om deze keer ook de bemanning die deze reis meemaakte te noemen. Aan boord waren J. Doeksen (kapitein) en J. Doeksen (reder) en verder Jan de Jong, Kees Dijker, Walle Bergsma, H. Kruizenga, A. Lettinga, C. Lettinga, C. Wiegman (Pa), A. Wiegman (Pa), K. Dijker, H. Bloem (hoofdmachinist), H. van Geenen, D. de Jong, C. de Jong, J. Hofman (marconist), P.H. Doeksen en M.H. Schroor.

Al eerder waren met de Holland II naar zee getrokken: R. H. van Ewijk (kapitein), G. Gorter, W. Schol, A. de Hek, K. Gorter, H. van Brakel (marconist), V. Groendijk (hoofdmachinist),

H. de Jong, J. de Haan, J. Kuiper, D. Tot, D. Bakker, U. Knol, H. v.d. Werf en M.G. Krusen.

De Holland II was eerder op de 9e december al uitgevaren naar het in nood verkerende Zweedse stoomschip Orvar. Maar omdat de Seefalke van Bugsier het contract kreeg was de Holland II alweer op de terugreis toen op het eind van de middag het noodbericht van de Havnia binnenkwam.

De trawler die als eerste vastmaakte was de Barnbeck en de eigenaren van dit schip claimden aanvankelijk het bergingsloon. Reder Jan Doeksen kon echter aan de hand van zeer veel argumenten deze claim weerleggen. Ingaand op het feit dat een trawler geen sleepboot is, schrijft hij onder meer het volgende:

*Dat wel eens een disabled schip door een trawler is binnengebracht, bewijst nog niet dat een trawler wel geschikt is om te slepen en het werk van een sleepboot zou kunnen overnemen. Ook een koopvaardijboot sleept wel eens wanneer een ander schip hulp vraagt, hoe ongeschikt zo'n vaartuig er ook voor is. Maar het is immers ook wel gebeurd, dat een drenkeling op het droge werd gebracht door iemand die geen slag kon zwemmen.*

En zo is het maar net.

## ARCHIEF

Hendrik Wietse van der Woude was in de jaren '60 kok aan boord van de Holland. Zijn broer Harm stuurde ons een verslag uit die periode, dat gaat over een sleepreis van de Holland. De Holland moest vanuit Wilmington aan de oostkust van de Verenigde Staten naar Liverpool, met een Libertyschip op sleep, bestemd voor de sloop. Hieronder het verslag uit de jaren '60 over het traject Terschelling-Wilmington.

### Met de Holland aan het sleepvaren

Over het vertrek van Terschelling hoef ik niet veel te vertellen, want dat is allemaal wel bekend. Het was voor ons een groots vertrek met al die mensen op de kant, het blazen der schepen en vooral ook de afscheidsgroet, die als vlaggesein van de Brandaris waaide. Toen we buiten kwamen bleek dat er nog aardig wat zee stond, waardoor we behoorlijk tekeer gingen. Maar we hadden de gang erin en de kop van de reis was eraf.

Dinsdag 19 juli

Vanmorgen was de kok in de kombuis van de sokken gegaan en met zijn neus op de metalen rand van de kolenbewaarpplaats gevallen. Zijn neus en zijn bril waren beide beschadigd. De neus is later voorspoedig genezen en we zullen zien hetzelfde in Wilmington met zijn bril te bereiken. Vandaag werden sigaretten en tabak uitgedeeld. Er bleek plenty shag maar geen enkel pakje vloeit bij te zijn, zodat we deze reis zullen moeten pruimen. Enfin in Amerika zullen wel sigarettenvloeijsjes te krijgen zijn. 's Middags waren we ter hoogte van Beachy Head en passeerden we twee Portugese sleepboten die een heel stuk langzamer dan wij liepen. Waarschijnlijk ook op weg naar Wilmington, want die moeten ook slepen.

Woensdag 20 juli

Eerst was het goed weer, maar later kwam er meer wind en kwam de zee recht van voren in. We passeerden vandaag de Queen Mary op tamelijk grote afstand. De kok heeft vandaag voor het eerst brood gebakken. Het smaakte prima. Er zijn verschillende mensen die erg last hebben van de pokkeninzingen.

Zaterdag 23 juli

Het is eigenaardig weer. Dan weer veel wind en deining en tegen de avond wordt het mistig. Zondagmiddag hebben we een haai gezien dichtbij het schip. We komen weinig schepen tegen en die we tegenkomen zien we niet want ze komen altijd als het mistig is. Op onze wacht komen trouwens altijd weinig schepen, als er nog eens een is dan komt ie op de 4-8. Vannacht vielen zware regenbuien. Gisteren waren de meesten aan de was. Het is benauwd weer, vooral in de kooi valt het niet mee. Er zit een Nederlandse boot achter ons en onze marconist houdt vaak 's middags een praatje met hem.

Woensdag 27 juli

Vannacht zijn de eerste vliegende vissen aan dek gekomen. Het waren er in totaal maar een stuk of vijf. Ze waren amper aan dek, of ze lagen al in de pan en na vier minuten was er niets meer van over. We kunnen zaterdag tegen de middag bij de loodsboot zijn.

Zaterdag 30 juli

Nog niet in Wilmington. Er kwam een tropische wervelstorm deze kant op en we zijn van koers veranderd. De orkaan heeft de naam Brenda en werd aan boord meteen Brinta gedoopt. Hij is precies over Wilmington heen gegaan. Nu kunnen we morgenochtend bij de loodsboot zijn en komen dan morgenmiddag binnen. Het is nu helemaal niet meer uit te houden beneden, want wegens de storm moest alles wat nog ventilatie gaf ook nog dicht. Er wordt dan ook slecht geslapen. Maar als we eerst maar in Wilmington zijn, dan zullen we wel weer verder zien.

# Fries Scheepvaart Museum - Sneek

Grote kans dat wie een zwak heeft voor de Holland, ook geïnteresseerd is in andere (historische) schepen. Dan is het Fries Scheepvaart Museum in Sneek een echte aanrader. Een veelzijdig museum over de geschiedenis van de Friese scheepvaart.

Het museum is ontstaan in 1938, in een tijd dat er steeds meer watersporters de stad Sneek bezochten. Het stadsbestuur zocht een mogelijkheid om de toeristen aan de stad te binden en nam het initiatief tot het oprichten van een museum. Gelegen in het hart van het Friese waterland, lag het thema voor het Sneker museum voor de hand: het zou een scheepvaartmuseum moeten worden, waar ook aandacht zou worden besteed aan de geschiedenis van de stad.

Na de Tweede Wereldoorlog ontwikkelde het museum zich tot een provinciaal museum, waar aandacht wordt besteed aan de historie van de Friese scheepvaart. Watersport speelt een belangrijke rol. Maar in vroeger eeuwen werden de Friese meren en vaarwegen niet gebruikt voor de recreatie. Vrijwel alle vervoer van goederen en personen vond plaats over het water. Vaarwegen waren de snelwegen van Friesland. Bekend zijn de trekschuiten en de traditionele 'skûtsjes'. Friese schippers voeren ook buitengaats. Menig beurtschip verzorgde over de Zuiderzee het drukke vervoer tussen Holland en Friesland. In de 18de eeuw bloeide de Friese kustvaart. Met kofpen en smakken voeren Friezen op de landen aan de Oostzee, de Scandinavische landen, Engeland, Frankrijk en Spanje. Niet alleen met scheepsmoedellen en schilderijen wordt een beeld van de Friese zeevaart geschetst, maar ook met voorwerpen. Zo beschikt het museum over een grote collectie zeemannsouvenirs, die zeelieden meenamen uit de net genoemde landen.

En natuurlijk is er speciale aandacht voor de zeilsport. In de afdeling pleziervaart vindt u modellen van klassieke Friese jachten als boeiers en tjotters, maar ook van modernere scherpe jachten als de BM-er, de 16 kwadraat en de flits.

In het Fries Scheepvaart Museum is niet alleen aandacht voor de Friese scheepvaartgeschiedenis, maar ook voor de geschiedenis van de stad Sneek en omgeving. In de waterrijke zuidwesthoek van Friesland lopen scheepvaartgeschiedenis en lokale geschiedenis naadloos in elkaar over. In stijlkamers wordt een beeld van dit verleden opgeroepen, bijvoorbeeld in een pronkkamer van een reder en scheepsbouwer uit Woudsend of in een kantoor van een houthandelaar uit IJlst. In sfeervolle kamers en zalen met betimmeringen in rococo-stijl, komen diverse thema's uit de geschiedenis van Sneek en de Friese Zuidwesthoek aan bod: archeologie, de Sneker Waterpoort, aardewerk, koperwerk et cetera. In de zilverzaal is een rijke en gevarieerde collectie Sneker zilver te zien.

In de ijszaal wordt aandacht besteed aan transport over bevroren water. Centraal staat een ijszeiler. maar er zijn ook sleden te zien en natuurlijk schaatsen. Want schippers waren vaak prima schaatsenrijders. Wanneer hun schip lag ingevroren hadden ze geen broodwinning. Bij kortebaanwedstrijden konden ze dan nog wat prijzengeld winnen.

Met 32 expositieruimten, gevestigd in zes monumentale herenhuizen in de Sneker binnenstad, biedt het museum voor elk wat wils. Niet alleen voor volwassenen, maar vooral ook voor kinderen. In het Kindermuseum wordt het verhaal van de Friese scheepvaart verteld op een manier die kinderen leuk vinden. Met spellen en computer games, maar ook met doe-opdrachten. Kinderen voelen hoe zwaar het is om een skûtsje aan een lijn door de vaart te trekken. Ze ruiken de specerijen die de VOC uit Azië haalde en in een duikershelm horen ze de geluiden van de diepzee.

Tijdens de schoolvakanties zijn er ook tal van activiteiten voor kinderen. Zo kunnen ze zelf een scheepsmodel bouwen en dat laten varen op onze museumvijver.

De vereniging Fries Scheepvaart Museum fungeert als vriendenclub. De ruim 1.300 leden van deze



fries  
scheepvaart  
MUSEUM



vereniging vormen de warme deken rondom het museum. De vereniging organiseert tal van activiteiten zoals lezingen en excursies. Ook geeft de vereniging een jaarboek uit, waarin artikelen verschijnen over de Friese scheepvaart en alles wat daarmee samenhangt. Door bijdragen, schenkingen en legaten is het mogelijk dat de vereniging ook de activiteiten van het museum ondersteunt. Bijzondere exposities bijvoorbeeld of de aankoop van een bijzonder schilderij of scheepsmoedellen. Leden van de vereniging Fries Scheepvaart Museum hebben gratis toegang tot het museum.

Wilt u het Fries Scheepvaart Museum steunen? Vul dan de bon in. U bent al lid voor € 17,50 per jaar. Als beloning krijgt u ons Jaarboek toegestuurd.

Ik meld mij aan als lid van de Vereniging Fries Scheepvaart Museum

Naam

Adres

Postcode

Woonplaats

Stuur deze bon (zonder postzegel) naar Fries Scheepvaart Museum, Antwoordnummer 2043, 8600 VB Sneek

## Flevodruk Harlingen, drukkers aan zee

‘Drukkers aan zee’ is niet zomaar een slogan voor Flevodruk Harlingen. Het benadrukt dat het bedrijf van de familie Drost hart heeft voor de maritieme wereld, met name waar die raakvlakken heeft met Harlingen. Niet zo vreemd dus, dat ook de Holland zich mag koesteren in de belangstelling van de drukkers aan zee. Vooral Henry Drost, de vader van de huidige directeur Jurgen Drost, is altijd erg betrokken geweest bij het schip. Hij maakte jarenlang de nieuwsbrief, bouwde een indrukwekkend Holland-fotoarchief op en ging mee op Schotlandreis.

Flevodruk Harlingen wordt inmiddels geleid door Jurgen Drost, de derde generatie. Hij heeft duidelijk plezier in zijn werk en hoewel de drukkerijwereld zware tijden beleeft, ziet hij overal kansen. ‘Ik probeer samen met de klant verder te komen’, zegt hij. ‘Je bouwt een relatie op en door in gesprek te gaan, kunnen wij veel slimmere oplossingen bieden. Meedenken en plannen op maat maken, dat is de meerwaarde die ik wil bieden.’

Flevodruk Harlingen heeft recent flink geïnvesteerd in een nieuwe geavanceerde drukpers. Jurgen: ‘Daar zijn we enorm trots op; in deze tijd een miljoen investeren is niet niks. Onze branche

verandert in hoog tempo, maar als je denkt in kansen in plaats van bedreigingen en die kansen ook pakt, blijft er nog heel veel over om te drukken! Die houding om in kansen te denken herken ik ook bij de Stichting Zeesleepboot Holland. Toen een paar grote sponsors afhaakten, kwam iemand op het idee van de MeeSlepers. Een stuk laagdrempeliger en dus haalbaar voor een veel bredere doelgroep. 10 x 1.500 levert nu eenmaal net zoveel op als 1 x 15.000. Zo moet je denken. Flevodruk Harlingen is nu behalve official supplier ook MeeSleper. Zo’n mooi schip moet gewoon blijven varen! Wij zijn er trots op dat we hier een steentje aan kunnen bijdragen.’

Jurgen Drost vindt de introductie van MeeSlepers als laagdrempelige sponsorvorm een gouden greep: ‘Toch veel leuker dan met zakenrelaties naar het voetbal gaan?’



## Word ook MeeSleper van de Holland

In ongedwongen sfeer zakelijke contacten leggen en genieten van een dag varen op ons prachtige schip. Als MeeSleper van Zeesleepboot Holland krijgt u daarvoor alle ruimte, zonder dat u met grote sponsorbedragen over de brug hoeft te komen. Ook mogelijk met uw personeel of familie.

### Wat krijgt u als MeeSleper?

- -U mag jaarlijks met minimaal 10 mensen aanmonsteren. Bijvoorbeeld voor een tocht vanuit Harlingen naar Terschelling tijdens Oerol of een mooie dag naar Vlieland. Maar ook vanuit Amsterdam of Rotterdam hebben we MeeSleper-vaardagen.
- MeeSleperdagen zullen in principe jaarlijks op een zondag worden gepland.
- Tijdens deze dagen zullen dus meerdere MeeSlepers van de Holland met hun gasten aanwezig zijn.
- Er is volop gelegenheid om te netwerken.
- Catering wordt geheel verzorgd.
- Iedere MeeSleper van de Holland krijgt twee minuten de tijd om zich te presenteren.
- U krijgt naamtags voor u en uw gasten.
- In overleg kunt u met meerdere gasten varen waarbij per persoon € 150,00 (ex BTW) extra in rekening wordt gebracht.

### Wat doet u als MeeSleper?

- U steunt de Stichting Zeesleepboot Holland bij het in stand houden van dit mooie nautisch monument met een jaarlijkse bijdrage van € 1.500,- (excl. BTW).
- U maakt met ons een afspraak voor drie kalenderjaren.

### Geïnteresseerd?

Neem dan contact op met:  
 Jeannette Ritchi-Hoffland (coördinator MeeSlepers)  
 E-mail: jeannette@zeesleepbootholland.nl  
 Telefoon: 0515 - 433 954  
 Telefoon mobiel: 06 - 1120 0217

### Zij zijn al MeeSleper:

- Danscentrum Saco Velt, Leeuwarden
- De Kuyper Royal Distillers, Schiedam
- Van der Veen & Kromhout, Joure
- Kuipers Woudsend BV, Woudsend
- V.O.F. Metal Art, Hazerswoude
- Cryo Store, Joure
- Farmex Beheer, Drachten
- Donia BV, Sneek
- North-Line, Harlingen
- Catering en partyservice Onder de Luifel, Leeuwarden
- Visser Jachtbouw, Workum
- Kuiper verzekeringen, Heerenveen
- Jachtwerf Heeg, Heeg
- Axtra voorzetapparatuur, Wergea
- Rabobank SWE, Sneek
- Bijlsma Hijs- en Heftechniek, Joure
- Boesjes Beheer BV, Lemmer
- Sipke Deelstra, Drachten
- Flevodruk Harlingen, Harlingen
- Whisper Power, Drachten
- Jarig Langhout, Harlingen

## Promotieactiviteiten

Zeesleepboot Holland was vertegenwoordigd op de eerste Harlingen Business Exposure op 22 en 23 november 2013, een zakenbeurs voor ondernemers uit Harlingen. De missie was het leggen van contacten met hen die de Holland financieel willen ondersteunen en geïnteresseerden uitleggen wat we kunnen verzorgen op ons mooie schip.

Ook volgend jaar zullen wij ons profileren op verschillende beurzen om grotere bekendheid te geven aan de mogelijkheden op de Holland. Tijdens cruise event in Rotterdam en Hiswa te water in Amsterdam zijn we er zelfs met het schip en verzorgen we onder andere rondleidingen en korte vaartochten.

Wij houden u op de hoogte van de mogelijkheden hieraan deel te nemen.



# HOLLAND CAPTAINS CLUB

Bij de Holland Captains Club zijn ondernemingen aangesloten die zich sterk verbonden voelen met de Holland. Het is een club waarvan de leden in samenwerking met de stichting zorg dragen voor het in de vaart houden van deze unieke zeesleper. De Holland biedt volop meerwaarde voor deze bedrijven. Het schip kan worden ingezet tijdens nautische evenementen en dient als unieke locatie voor bijvoorbeeld relatieontvangsten, vergaderingen, productintroducties etc. In de Holland Captains Club participeren op verschillende niveaus: KAPITEIN, HWTK/STUURMAN en MARCONIST. Zij zijn:

Club participeren op verschillende niveaus: KAPITEIN, HWTK/STUURMAN en MARCONIST. Zij zijn:



Delta Lloyd

Holland Jachtbouw

Koninklijke Doeksen B.V.

Stichting Guusjen

HEEREMA Group

Wärtsilä Netherlands B.V.



ACS Filters

Fairmount Marine B.V.

Fugro N.V.

Gemeente Harlingen

Greenfield Capital Partners B.V.

Hanzevast Shipping B.V.

MVGM

Mr. R.H. Meppelink, notaris,  
Amsterdam

Nauta Holding B.V.

Paques bv



Marine Insurance International  
B.V.

Radio Holland Netherlands

## Official suppliers

- Allship Marine Projects v.o.f.
- BDS Harlingen
- Deloitte, accountants
- Flevodruk Harlingen B.V.
- Huisartsenpraktijk Terschelling
- Kamera Express
- Lazy Jack
- Meeûs Assurantiën
- Mennens B.V.
- Piet Zoomers B.V.
- Sailtron B.V.
- Studio Eke van Mansvelt
- Winder Limmen B.V.

## Begunstigers

- ANWB Fonds
- Dorus Rijkers Fonds
- Holland Reders Fonds
- Kamer van Koophandel Noordwest-Holland
- Min. van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
- Mondriaanstichting
- Nationaal Instituut voor Scheepvaart en Scheepsbouw
- PBF Anjer Fonds
- Stichting TBI
- Rijksuniversiteit Groningen, Ubbo Emmius Fonds
- VSB Fonds

## Bovendien gesteund door

ABB Turbocharging BV / Allship Marine Projects v.o.f. / Boer & Croon Management B.V. / Conyplex B.V. / Compass Group Nederland Holding / Damen Shipyards Group / Ferus Smit Scheepswerven B.V. / Friesland Bank N.V. / Gemeente Den Helder / Gemeente Terschelling / IMSA Amsterdam / ING Real Estate B.V. / Leeuwarder Courant/NDC Media Groep / Maritiem Instituut Willem Barentsz Terschelling / Maritieme Academie Harlingen / Noordelijke Dagblad Combinatie / Party Service Onder de Luifel B.V. / Petroplus / Rederij Doeksen / Royal FrieslandCampina / Rijkswaterstaat, directie Noordzee / Svitzer Salvage B.V. / Terschelling Ondernemers Vereniging / TuinmanSleijfer Advocaten / Koninklijke Volker Wessels Stevin nv / Koninklijke Vopak N.V. / Waterschap Zuiderzeeland / Weitenberg Assurantiën

## Bestuur

A.A. (André) Olijslager, voorzitter  
drs. S. (Sake) Wijma RA, penningmeester  
R. (Ruud) van Dijk, secretaris  
M.E. (Eddy) Smit  
J. (Jos) Paques  
G. (Gerrit) Vlot  
G. (Gerrit) van Leunen

## Raad van Toezicht

mr. drs. D.P. Offringa (voorzitter)  
mr. C.H.A. Collée  
drs. J.W. Doeksen

## Adviseurs

W.J.J. (Willem) Boot (historie en restauratie)  
K. (Kees) Dekker (historie en archief)  
R.A. (Robin) Snouck Hurgronje (nautische zaken en restauratie)  
S. (Sjouke) Veenstra (technische zaken en restauratie)

## Stichting

L.G. (Bert) Vliegers (kapitein)  
T.W. (Tom) Schoonhoff (manager)  
mr. D.P. (Danny) Offringa (commerciële zaken)  
J. (Jeannette) Ritchi-Hofland (coördinator MeeSlepers / events)

## Comité van Aanbeveling

dhr. M.J. van den Berg (commissaris van de Koning in Groningen)  
dhr. M.J.M. Borsboom (Vice-admiraal en Commandant der Zeemacht in Nederland)  
dhr. mr. G.J. Doeksen (oud president-commissaris Doeksen Transport Group B.V.)  
mevr. A. Jorritsma-Lebbink (burgemeester van Almere)  
dhr. J. A. Jorritsma (commissaris van de Koning in Fryslân)  
dhr. J.W. Remkes (commissaris van de Koning in Noord-Holland)  
dhr. P.H.M. Scheffer (voormalig burgemeester van Harlingen)

## Steunt u de Holland financieel? U kunt meer schenken zonder dat het extra kost!

Ons belastingstelsel kent voor Stichtingen als de onze een bijzondere regeling. Kort gezegd houdt deze in dat u uw bijdrage voor de instandhouding van de zeesleepboot Holland aanzienlijk kunt verhogen, zonder dat het u meer geld kost.

De Stichting Zeesleepboot Holland beschikt over de Culturele ANBI status. Een ANBI is een algemeen nut beogende instelling. Deze status maakt het mogelijk een belastingvoordeel op schenkingen toe te passen (100% aftrekbaar van uw inkomen) en bij een Culturele ANBI is dit belastingvoordeel nog groter (125% aftrekbaar van uw inkomen).

### Hoe werkt deze lucratieve regeling?

U levert jaarlijks een concrete financiële bijdrage aan het instandhouden van ons varende monument. Dit wordt vastgelegd in een notariële acte. Hiermee wordt de mogelijkheid gecreëerd altijd de inkomstenbelasting over de schenking terug te ontvangen. Aan deze vorm van schenken (lijfrente) met extra belastingvoordeel is een minimale looptijd van vijf jaar verbonden en geldt een maximum bedrag van € 5.000 per jaar.

Schenkt u € 200,- per jaar gedurende 5 jaar en heeft u te maken met een inkomstenbelastingtarief van 42%, dan hebt u recht op een teruggave van € 105,-. Per saldo kost de schenking, die ons € 200,- oplevert, u dus 'maar' € 95,-. Andersom geldt dus: schenkt u onze stichting op jaarbasis € 200,- euro en u heeft te maken met het 42% tarief, dan kunt u dit bedrag verdubbelen zonder dat het u een cent meer kost. En als u te maken hebt met een inkomstenbelastingtarief van 52% kunt u uw jaarlijkse bijdrage bijna verdrievoudigen, zonder dat het u extra kost.

Als u in ons voorstel bent geïnteresseerd en u 'verdubbelt' of 'verdrievoudigt' uw jaarlijkse bijdrage, dan verzorgen wij kosteloos de hiervoor benodigde notariële acte. Graag willen wij u vragen te overwegen uw huidige bijdrage – tegen het licht van deze informatie – te bekijken en mogelijk te verhogen. U helpt ons hiermee enorm!

Voor vragen over deze vorm van schenken kunt u contact opnemen met onze penningmeester Sake Wijma via het e-mail adres: [info@zeesleepbootholland.nl](mailto:info@zeesleepbootholland.nl).



## MERCHANDISE

U kunt onderstaande producten aan boord kopen of via e-mail of telefoon bestellen. Bel 0517-433 848 (dinsdag- en donderdagochtend) of mail uw bestelling naar: [info@zeesleepbootholland.nl](mailto:info@zeesleepbootholland.nl). Uw contactpersoon is Petra Hofstra.

Uw bestelling kunt u zelf afhalen op ons kantoor te Harlingen of per post laten bezorgen. Hiervoor worden verzendkosten in rekening gebracht. Als u meerdere artikelen in één keer bestelt, zullen de verzendkosten mogelijk lager uitvallen dan hieronder aangegeven.

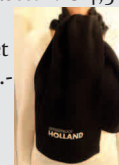


Boek HOLLAND PESK  
Prijs: € 24,50  
Plus verzendkosten à € 8,50



Fleecemuts of pet met borduring. Deze mutsen en petten zijn enorm populair en kosten € 10,-. Verzendkosten: € 4,50

Fleece shawl met borduring, € 10,-  
Verzendkosten: € 4,50

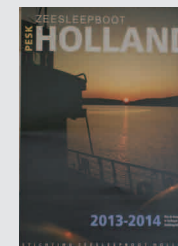


Documentaire Zeesleepboot Holland, Paraat En Start Klaar  
Prijs: € 10,-  
DVD Guusjen!  
Prijs: per DVD € 15,-  
Plus verzendkosten à € 4,00

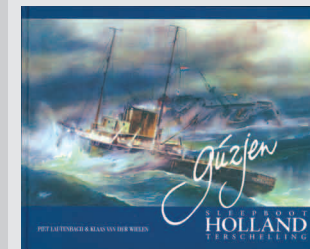


Meeslepend is een boek over mensen en hun band met de legendarische Terschellinger zeesleepboot Holland, verteld in veertig interviews.

Boek Holland Meeslepend  
Prijs: € 21,50  
Plus verzendkosten à € 7,50



Kalender  
Van april 2013 tot april 2014.  
Vol prachtige foto's en met de getijdetabel voor Harlingen  
Prijs: € 7,50  
Plus verzendkosten à € 8,50



Boek Guusjen  
Prijs: € 7,50  
Plus verzendkosten à € 4,50



Bouwpakket Zeesleepboot Holland  
Prijs: € 65,00  
Plus verzendkosten à € 8,50

**Mist u iets?**  
Wensen en suggesties voor artikelen die wij kunnen opnemen in ons assortiment, zijn welkom!



# Inschrijfformulier Vrienden

**JA, IK MELD MIJ AAN ALS VRIEND VAN DE HOLLAND**

en draag zo mijn steentje bij aan het in de vaart houden van de Zeesleepboot Holland

Naam m/v

.....

Geboortedatum

.....

Adres

.....

Postcode

Plaats

.....

Tel.

E-mail

.....

Datum

.....

Ik heb € ..... (minimaal € 35,- per jaar) overgemaakt op rekening nr. 62.71.42.052 (IBAN NL42ABNA0627142052 / BIC ABNANL2A) t.n.v. Stichting Zeesleepboot Holland, penningmeester te Harlingen o.v.v. Vriend zslb Holland.

Handtekening:

NB26

.....

Wij staan ervoor in dat uw gegevens alleen door ons gebruikt worden en niet worden doorgegeven aan andere partijen.

S.v.p. opsturen naar Stichting Zeesleepboot Holland, Postbus 26, 8860 AA te Harlingen