

Notulen van de algemene ledenvergadering Vereniging Stoomvaart 2020

Locatie; "Schipperscafe" (voormalige Marine terrein) Willemsoord 73, 1781 AS Den Helder

Datum: 15 februari 2020, inloop vanaf 10.00 uur

Agendapunt 1: Start van de vergadering: 10.30 uur

De voorzitter, Martin Mol, opent de vergadering en heet iedereen van harte welkom, in het bijzonder het erelid Frank Boom.

Vervolgens geeft hij het woord aan onze gastheren, Paul Schaap (ad interim voorzitter Y8122) en Michiel Tegelberg (voorzitter Stichting Museumhaven Willemsoord).

De heer Paul Schaap geeft een welkomstwoord namens Willemsoord en vertelt over de geschiedenis van het terrein. Daarna dankt hij de sponsors; Willemsoord bv en Stichting Helderlicht die deze vergadering hebben bekostigd en mogelijk hebben gemaakt.

Paul Schaap vertelt over het krantenartikel wat in het Noord Hollands Dagblad heeft gestaan over de Stoomtram Hoorn-Medemblik. Daar hebben ze een proef gedaan met het stoken op bio kolen. Dit zijn geen echte kolen, maar geperst natuurlijk product en dat zou minder uitstoot geven dan steenkool en dus veel beter voor het milieu.

Hierna volgt het welkomstwoord door de heer Michiel Tegelberg. Hij vertelt wat er allemaal te doen is op Willemsoord. Er is een bioscoop, meerdere restaurants, een actieve werf met dok en helling en er liggen vele soorten schepen. Hij benoemt ook nog een keer de Sponsors, namelijk Willemsoord bv Stichting Helderlicht en Museumhaven Willemsoord. Binnenkort kan het eerste lustrum worden gevierd en dan zijn er evenementen en er zijn plannen om stoommachines en stoomschepen uit te nodigen.

De voorzitter neemt het woord en bedankt Paul Schaap en Michiel Tegelberg voor hun inzet om deze vergadering mogelijk te maken.

De Voorzitter:

"Wat hebben wij te bespreken, we gaan het hebben over de evenementen, Dordt in Stoom en Sail worden behandeld, we gaan het hebben over het lezen van een CVO en wat de consequenties zijn van het niet in orde hebben van zo'n CVO.

We gaan de schepen langs, zodat de eigenaren of geïnteresseerden er iets over kunnen vertellen. Theo geeft uitleg over de kas, Michel zou vertellen over Lloyds, maar hij heeft afbericht gegeven wegens de gezondheid van zijn vrouw en de notulist voor vandaag is Johan Fusco. (1)

We hebben een nieuw lid en dat is Joop Mos met de sloep Jomar, bij velen van u is Joop Mos wel bekend, voorheen eigenaar van de Succes, Roek, Rosalie en volgens mij ook de Bielenberg.

(In de vergadering heeft Joop aangegeven ook de eigenaar te zijn geweest van de Gabrielle, Nixe, Elbe, Hercules, Jeua Corsa, Diewertje en Unitas-ex Concordia)

Om maar gelijk met deur in huis te vallen;

Het bestuur in deze samenstelling zit er vanaf 1 april 2019 en wij hebben onszelf enkele vragen gesteld:

Vinden de leden dat wij het goed doen?

Hebben de leden misschien een idee wat wij moeten oppakken of moeten verbeteren?

Wat doen we fout?

Suggesties uit de zaal?

Van de Jan de Sterke komt de vraag of gezamenlijke inkoop van kolen een optie is. Zij kampen al jaren met steeds hoger wordende kosten hiervoor. Uit de zaal komen direct geluiden over het

onderling uitwisselen van adressen en contacten. Jan de Sterke zegt terloops, dat zij wel €500 per ton betalen. (2)

Van de Noordzee komt de opmerking dat de site eens aan een update toe is. Voorzitter geeft aan dat hieraan gewerkt wordt.

Joost Verspuij, Y8122 vraagt hoe de onderhandelingen met Sail Amsterdam gaan? Hier komt men later op terug bij punt 12.

Martin de Boer vraagt of ons erelid Tette Hofstra is uitgenodigd. Secretaris antwoordt dat dit is gebeurd en dat er een afmelding is gekomen.

Agendapunt 2: Notulen afgelopen vergadering.

Voorzitter vraagt of er vragen of opmerkingen over de notulen zijn.

Martin de Boer maakt de opmerking dat de notulen rijkelijk laat zijn gepubliceerd. Hij vraagt of het mogelijk is om die kort na de vergadering openbaar te maken.

Voorzitter antwoordt dat dit een aandachtspunt is voor de toekomst. De secretaris Jeroen Perlee vult nog wel aan met de opmerking, dat het afhankelijk blijft van mensen die dit in de vrije uurtjes moeten doen en dat daar nog wel eens iets kan tussen komen.

Voorzitter geeft aan dat we in de toekomst een beroep willen doen op de breedwilligheid van de leden om te notuleren. Er kan een vergoeding tegenover staan dus het hoeft niet voor niks.

De notulen worden goedgekeurd.

Agendapunt 3: Ingekomen stukken.

Van de Dockyard III hebben we onderstaande brief binnen gekregen.

Ik denk meer dat we met zijn allen eens moeten kijken of we geen uitstel kunnen krijgen en dat we dan gewoon met 40 man mogen varen. Wij hebben nu al 2x te horen gekregen dat we niet worden uitgenodigd, omdat wij maar met max 12 passagiers mogen varen en dat we dan een kostenpost zijn en dat ze dan liever de Dockyard V laten komen, kost zelfde maar mag 40 passagiers mee nemen. Dit was immers ook de eerste reactie van Dordt voor dit jaar.

Ik als eigenaar van een boot alleen krijg niks voor elkaar, maar met die 12 man zijn wij uitgevaren. En mogen we binnenkort weer vermelden dat de DY III weer opgelegd ligt. Hoe pijn dit ons ook doet. Maar ik kan ook niet de brandstof zelf gaan betalen voor evenementen.

Dit zal ook mijn mededeling zijn met het rondje van de schepen.

Met vriendelijke groet / Best Regards

Rogier Hettich.

Van de Johannes kregen we onderstaande brief.

Geacht bestuur Vereniging Stoomvaart,

N.a.v. een korte discussie in de 'Stoomapp', zou ik graag een paar zaken willen aankaarten voor de vergadering.

Passagiersvaart

Een aantal van de stoomboten binnen de Nederlandse vloot, hebben er voor 2009 verstandig aan gedaan het CBB passagiersvaart te behalen onder de toen geldende, goed haalbare eisen. Deze schepen mogen met het oude certificaat dat steeds verlengd wordt naar de toen geldende eisen, met grotere aantallen betalende passagiers varen en zijn derhalve het meest interessant voor evenementen e.d.

Een ander deel van de vloot heeft niet voor 2009 dit CBB passagiersvaart behaald, maar zou dit nu graag alsnog willen. Er zijn tal van redenen op te noemen waarom dit destijds niet is gedaan of, zoals in geval van de Johannes, het certificaat niet is verlengd. Voor zowel de Johannes als de Dockyard III gaat dit op, wij zouden graag gekeurd worden voor meer als 12 betalende passagiers, maar met de huidige CBB eisen, waarbij het schip gekeurd wordt als nieuwbouw, is dit niet te doen. Hierdoor is een boot te duur om te varen of niet interessant (ook voor de Johannes gaat dit op, als kleine rondvaartbootjes 30 mensen mee mogen nemen en wij, als grotere en duurdere boot, maar 12). Niet gesproken over de Dockyard III waarbij elke vaart praktisch geld kost. Dit geeft aanleiding om ergens een streep te trekken en een boot stil te leggen of te ontmantelen. Dat is in strijd met de doelstellingen van de VS en ik zou dan ook willen vragen om hier gezamenlijk een oplossing op te vinden als gehele stoomvloot. Wij varen namelijk praktisch allemaal voor het publiek, om een stuk erfgoed werkend te tonen, en kunnen hierbij weinig leunen op de veel grotere groep motorsleepboten die voor een groot deel recreatief varen.

Toekomst

Onze stoomvloot tracht met het in de vaart houden van de oude stoomschepen een stuk erfgoed werkend te kunnen blijven tonen tijdens evenementen en gelegenheden. Echter, perkt de wetgeving dit steeds meer in. De meeste schepen hebben aan het CBB kunnen voldoen, maar ook hier vallen al een paar buiten de boot.

Maar ook veiligheid, verzekeringseisen, kosten en milieu gaan een steeds grotere, beperkende rol spelen. Neem de kolenstokers, hoe zal het aanbod zijn over enkele jaren en hoe wordt er met de uitstoot omgegaan? Is er op onze vloot een status toe te kennen, zoals enkele stoomgemalen al bezitten, om kolen te stoken zonder aanpassingen aan de installatie, aangezien dit nu al officieel gezien niet mag (stookinstallatie boven 25KW). Hoe staat de VS hierin en wat kunnen wij samen doen?

Groet, Kees Hellinga

Beide brieven zullen na de pauze inhoudelijk worden behandeld.

Agendapunt 4: Terugblik 2019.

Er is een evenement geweest in Medemblik daar waren de: Adelaar, stoombaggermolen Vooruit en meerdere sloepen.

Het bestuur is veranderd sinds 1 april. Wij hebben geen echte vergaderingen gehad, maar wij spreken elkaar wel geregeld, ook omdat er 3 grote evenementen op komst zijn.

Voor Dordt in Stoom 2020 zijn Michel, Jeroen en Martin Mol zelf op pad gegaan.

Voor Sail treden wij gezamenlijk op met de BASM. Martin Mol heeft er tientallen uren en tientallen kilometers inzitten, maar Martin de Boer heeft er zelfs honderden uren in zitten en ook honderden kilometers.

Voor Purmerend doet de voorzitter Martin Mol het alleen, gaat via telefoon en daarna via de mail en die gaat ook naar de andere bestuursleden.

Verleden jaar is er gevraagd hoeveel ton kolen of ton gasolie men per jaar verbruikt. Dit om aan te tonen dat wij een hele kleine gebruiker zijn ten opzichte van de elektriciteit centrales en hoogovens of andere gebruikers. Ook is er gesproken om te gaan denken of reductie van de brandstof zou kunnen. Dan bedoelen wij;

Zoals de Noordzee; opstoken met een minder milieubelastende brandstof

En zoals de Christiaan Brunings het voor ogen heeft; opstoken met een warmtewisselaar op stroom.

Dat plan is al twee jaar oud en in de bouwfase, maar het museum is besluiteloos over de voortgang.

Wie heeft ook al iets bedacht of is ergens mee bezig?

Sven van der Vorm van de Volharding 1 zegt dat ook het gebruik van GTL wordt overwogen. Hij is zelf geen eigenaar, maar het schip is van een museum en die werkt waarschijnlijk ook weer met een Provinciale vergunning (die dat wel weer moet toestaan).

Agendapunt 5: Financieel verslag.

De penningmeester geeft een korte uitleg over de jaarrekening. Hij vertelt dat het qua mutaties een niet erg spannend jaar is geweest. Er is maar één evenement verzorgd door de VS en er zijn wat dvd's verkocht.

De penningmeester vraagt de zaal of er opmerkingen of vragen zijn.

Van de "Jan de Sterke" komt de vraag wat de post "kosten schepen inhouden". De penningmeester antwoordt dat zijn de bedragen die aan de schepen worden uitgekeerd na een evenement en dat de vereniging er een kleine commissie aan overhoudt, maar niet altijd.

Agendapunt 6: verslag verkiezing kascontrolecommissie.

Wouter Kappers, sloep Tambora, doet namens de kascommissie het woord. Het andere lid-kascommissie was Leo Punt, oud schipper Christiaan Brunings en Dockyard IX. Hij heeft wel mede de kas gecontroleerd, maar is met afbericht afwezig. De kascommissie heeft geen onregelmatigheden aangetroffen in de door de penningmeester aangeleverde documenten en Wouter Kappers verzoekt als kascommissie aan de aanwezige leden om decharge te verlenen aan het Bestuur. De aanwezige leden gaan akkoord en dit wordt met algeheel applaus begroet.

Vereniging Stoomvaart

Verklaring kascommissie

Ondergetekenden:

Naam: L.A. Punt te Ridderkerk

Namens het stoomschip Christiaan Brunings

en

Naam: W. Kappers te Ede

Namens de stoomsloep "TAMBORA"

Verklaren hierbij de stukken en bescheiden, betrekking hebbende op de exploitatie over de periode 1 januari 2019 tot en met 31 december 2019 en de balans per 31 december 2019 van de Vereniging Stoomvaart te hebben ontvangen en besproken met de Penningmeester.

De commissie leden spreken hun waardering uit over de open, informatieve en constructieve opstelling van de penningmeester.

Op basis van de stukken en de antwoorden van de penningmeester hebben wij geconstateerd dat de jaarrekening een correct beeld geeft van de bezittingen van de vereniging.

Wij adviseren het bestuur om van hun vergadering verslag te maken, zodat (financiële) besluiten vast liggen.

De kascommissie verzoekt de vergadering om de bestuurder décharge te verlenen voor het gevoerde financiële beleid over de periode 1 januari 2019 tot en met 31 december 2019.

Den Helder, 15 februari 2019

L.A. Punt



W. Kappers



Martin de Boer vraagt of er geen begroting moet komen, zoals dat bij alle verenigingen gedaan wordt. Penningmeester geeft aan dat dit erg lastig is, omdat het moeilijk te zeggen is wat er binnen zal komen. Er volgt een discussie met als uitkomst dat er een begroting moet komen. Penningmeester zegt toe hiervoor te gaan zorgen.

Agendapunt 7: Rondje langs de schepen.

Adelaar: Bart van Gulik verteld over het verhuuren van een stoomfluit voor een theatershow in Carré. Die moest daar, op perslucht aangedreven, tijdens de show afgaan. Het was een bijzondere ervaring en het komt wellicht in de toekomst nog een keer terug. Verder heeft de Adelaar de nodige keren gevaren. Een aantal hoogtepunten waren: HT race, Stoommuseum Medemblik, havendagen IJmuiden, Stoomgemaal Nijkerk, havenfeest Duisburg en drie keer sinterklaas. Daarnaast is er nog een bezoek geweest aan de helling.

Christiaan Brunings: Hugo Wannings, machinist vertelt; 25 vaardagen, veelal voor het museum. Veel onderhoud verricht aan de machine. Het schip heeft 6 weken doorgebracht bij de werf voor onderhoud staalwerk en rompcontrole. Een zorgelijke ontwikkeling is dat het opstoken een steeds grotere uitdaging wordt.

Het museum is tegenwoordig bijna volledig ingesloten door huizen en bedrijfspanden. Hierdoor zijn er veel klachten van rookoverlast. Op het moment is men bezig om een installatie aan te leggen om de ketel elektrisch voor te verwarmen, om zo de opstooktijd te verkorten.

Crux/Orion, Frenk Fontijn vertelt; De Crux heeft ongeveer 10 dagen gevaren. Hoogtepunt was ook dit jaar weer het nationaal stoomsloepenevenement te Medemblik. Voor 2020 is er een goede kans op meer evenementen, zeker omdat de VS bij de grote evenementen ook graag een aantal sloepen wil aandragen. De Orion is sinds enige tijd in beheer van de dochter en schoonzoon van Frenk. Zij varen er een aantal maal per jaar mee en zijn ook altijd een vaste gast bij het stoomsloepen evenement.

Dockyard III: Rogier Hettich vertelt; In 2019 een aantal keer onderweg geweest. Zo waren er evenementen in Oostende, Ouddorp en Terneuzen. Op de werf is de straalbuis gerepareerd. Deze zal bij de volgende keuring moeten worden vervangen. Verder verteld Rogier Hettich dat hij tijdens een vaart controle heeft gehad op de Binnenvaartwet, waarbij drie passagiers te veel zijn geconstateerd. 1500 euro boete was het gevolg. Hij adviseert de aanwezige dan ook om hier goed op te letten, want het is zonde van het geld.

Voor 2020 loopt hij tegen het probleem aan dat veel potentiële opdrachtgevers uiteindelijk niet voor zijn boot kiezen, omdat ze maar 12 man mogen meenemen en dan is zo'n grote boot in verhouding te duur. Rogier spreekt zijn zorgen hierover uit voor de toekomst. Op deze manier komt de boot weer snel aan de kade stil te liggen, want het schip is zo niet te bekostigen.

Dockyard V: Heeft een druk jaar achter de rug. Goed gevaren. Een paar hoogtepunten waren: Havendagen Terneuzen, Hellevoetsluis en natuurlijk de wereldhavendagen. In 2020 weer ketelkeuring. Op dit moment is men binnen de stichting en met het museum aan het plannen voor de 40 jarige keuring en het nodige restauratiewerk in 2022. Wellicht zal men de ketel uitbouwen om zo makkelijker bij de te verwijderen nagels te kunnen en gelijktijdig kunnen de ketelstoelen worden vernieuwd.

Elfin: In 2019 gevaren in IJmuiden, Antwerpen en sinterklaas. Verder geen nieuws.

Stoombaggermolen Friesland: Frans Lijmbach vertelt;

4 maal op pad geweest. Onder andere voor de Furiade en de wereldhavendagen. De 40 jaar keuring is met succes afgerond. Boskalis sponsort gelukkig nog steeds een hele hoop en zij krijgen gelukkig veel spullen van bedrijven in de buurt.

Minder goed nieuws is dat de bezoekersaantallen van het baggermuseum hard teruglopen. Men moet kijken hoe dit te keren is en zien of het museum in zijn huidige vorm in Sliedrecht nog wel bestaansrecht heeft.

Furie: Ton Raemakers vertelt; De Furie heeft veel gevaren. Veel met bedrijven en gezelschappen. Natuurlijk was de Furiade het hoogtepunt en de wereldhavendagen waren eveneens een succes. Met de nodige sponsoring zal er in de komende tijd worden gewerkt aan de verbouwing van de hutten en ook de dokbeurt staat op de planning. Aan het eind van 2020 staat het nagelgat onderzoek te wachten.

Gabrielle: Piet van Leeuwen kan er wegens een oogontsteking helaas niet bij zijn, dus doet zijn schipper Cor Blok het woord. De Gabrielle heeft haar (intussen) vaste klusjes gevaren naar grote tevredenheid. Bijzonder is om te melden dat zij veelal vaart op afvalhout van een nabijgelegen houtzagerij, Co2 neutraal dus.

Jacob Langenberg: Cor Blok vertelt; Dit schip is in maart 2019 door Piet van Leeuwen overgenomen van de Stichting tot Behoud van het Stoomschip. Er is al veel tijd in het schip gestoken om alles weer gangbaar te krijgen en waar nodig onderdelen te repareren of te vervangen. Inmiddels is de machine weer te tornen en is het casco gekeurd. Het uiteindelijke doel is om minimaal de machine weer in bedrijf te kunnen tonen en als het kan ook weer terug in de vaart te krijgen.

Hercules/Heibok 4: Kees Boekweit vertelt; De Hercules heeft onder andere gevaren voor evenementen in Terneuzen, Veere en Zierikzee.

De dekstutten zijn hersteld, waarbij natuurlijk alles is geklonken.

Met de Heibok een aantal feestelijke openingen voor bedrijven gedaan en deelgenomen aan de Furiade.

Jan de Sterke

Keuring ketel weer achter de rug. Ook de hellingbeurt is voltooid, waarbij het schip ook is gekeurd.

Een aantal evenementen in 2019 waren havendagen in Gorkum, Woerden, Duisburg en Wijk bij Duurstede en natuurlijk was sinterklaas aan boord

3 vrijwilligers hebben helaas afscheid genomen. Er komen gelukkig wel weer nieuwe vrijwilligers voor terug.

Verder loopt men tegen versleten roosterbaren aan, maar er worden contacten gelegd om aan nieuwe te komen. Het jaar 2019 telde 18 vaardagen. De voorzitter Martin Mol verteld aan de bemanning Jan de Sterke, dat Piet van Leeuwen al jaren zijn roosterbaren laat branden uit staalplaat. Vroeger was dat geen optie, omdat het staalplaat niet de vereiste samenstelling had, maar het snijden moest ook met de hand gebeuren. Tegenwoordig is de kwaliteit beter van sommige staalplaten en het snijden gebeurt automatisch. De prijs van een gesneden roosterbaar is vele malen goedkoper dan een gegoten roosterbaar en ze gaan even lang mee

Johannes: Kees Hellinga vertelt; hij heeft een andere ketel geplaatst. De vuurgang van de originele ketel was erg slecht. De originele dikte van 15mm was op sommige plaatsen naar 8 mm gegaan. Er staat nu een locomotief ketel in. Door een bedrijf uit de buurt is hij goed geholpen en die hebben aanpassingen gelast aan de ketel en ook een stoomdom geplaatst. Het nadeel is dat het een kleine ketel is met weinig capaciteit, maar het voordeel is, dat hij in twee uur kan opstoken.

Jomar: sloep van Joop Mos, onze nieuwe lid. Hij heeft één evenement gevaren (Medemblik) en verder geen bijzonderheden.

Maarten: Arend Clossen vertelt; De 40 jarige keuring is achter de rug en alles goed verlopen, al was het wel veel werk, wat de vrijwilligers het meeste zelf hebben gedaan. Omdat ze toch al bij een werf lagen is er ook veel onderhoud gedaan aan de bovenbouw, stuurhut, bolders en aan dek. Vijf vrijwilligers hebben de koppen bij elkaar gestoken en het schip gekocht van de familie Van Duuren. Voor beide partijen een goede zaak. Hij zelf is nu bezig om zijn schippers papieren te behalen.

Hugo: Aad de Leeuw vertelt; Er is dit jaar niet gevaren. Binnenkort gaat het schip naar de werf voor onderhoud onderwaterschip en om het CVO te verlengen. De vaarten waarvoor is ingeschreven zijn Sail en Purmerend onder Stoom.

De Majesteit; Jeroen Perlee vertelt dat ze nu een nieuwe boegschroef aan het inbouwen zijn en dat de machinefabriek van Klemens Key veel werk heeft aan de voormalige Nederlanden, die voorheen ook van Klemens Key was. De Succes moest vertrekken van zijn ligplaats, omdat er andere plannen waren met dat stukje water, maar waar de Succes nu ligt, ook een goede plek is.

Phoenix: Sloep, Rob van der Geer vertelt; Ze hebben in 2019 13 vaardagen gehad, geen Sint vervoerd en verder geen bijzonderheden.

Pieter Boele: Wigger Oldengarm vertelt; De Wereldhavendagen hebben ze aan hun voorbij laten gaan, omdat er door de droogte te veel zout water in de rivieren bleef staan en daar is hun ketel en uitrusting schip niet geschikt voor. Ze hebben putten en interingen in de ketel hersteld en het berghout is vervangen. Intern zijn ze bezig om een oplossingen te zoeken om toch te kunnen varen als het zoutgehalte in het rivierwater te hoog is. Ook zijn er voorbereidingen getroffen om een boegschroef in te bouwen, dit om de exploitatie met varende gasten te waarborgen.

Scheelekuhlen: Er was een lekke vlampijp in de ketel en die is dichtgelast. Het schip is naar de werf geweest en het ontbrekende deel van het berghout is eraan gelast, het schip is nu weer voor 100% voorzien van berghout. De natte luchtpomp is hersteld en de ankerlier voorop is gedemonteerd en van boord gehaald om te worden gereviseerd. Ook zijn ze bezig om de binnen betimmering te vernieuwen.

Tambora: sloep, Wouter Kappers verteld. Dit jaar weinig problemen. Ze zijn naar de evenementen geweest in Medemblik, Woerden en Kampen. Nijkerk hebben ze overgeslagen vanwege de wind. Nu zijn ze een nieuw roer aan het ontwerpen en er zijn plannen om een nieuwe krukas te maken.

Tsu-Tsu: sloep, Fetze Klik vertelt; dat hij weinig te melden heeft.

Walrus: Frank Elast vertelt; dat de sleepboot nog in aanbouw is. Komt een lantz kleppenmachine in. Het werk gaat niet snel, maar hij heeft lol in het werk en dat is voor hem het voornaamste. De romp is nu waterdicht.

Y8122: Joost Verspuij vertelt; ze hebben 2 dagen gevaren en daar was ook de echte Sint bij. Omdat zij CVO plichtig zijn en daarom ook AIS plichtig willen ze accu's gaan inbouwen. De AIS moet altijd aanstaan en om daar de lichtmachine voor te laten draaien vraagt te veel stoom en de diesel generator geeft te veel lawaai. Nu zijn ze bezig om de letters opnieuw te maken.

Volharding 1: Sven van der Vorm vertelt; de stoomketel heeft 9 vlampijpen die lekken, maar de algehele staat van de ketel is ook te slecht om hem weer op te knappen. Van Klemens Key hebben ze de ketel van de (voorheen) bok Gazelle kunnen kopen en die komt nu in de Volharding 1 te staan.

Baggermolen Vooruit: Monnie de Vries vertelt; ze zijn op zoek naar sponsors omdat het vlak vernieuwd moet worden en er altijd wel geld nodig is voor het groot onderhoud. Ze hebben vlampijpen vernieuwd en die zijn weer nu weer goed.

Sirius: stoomkano. Bart van Gulik vertelt; ze zijn met de stoomkano naar Medemblik geweest en naar de opening van het vaarseizoen bij de jachthavens in Uitgeest (was de Gabrielle ook bij). Ook hebben ze door de grachten gevaren in Alkmaar.

De voorzitter Martin Mol heeft nog een vraag gekregen van Frank Elast. Frank is druk bezig om zijn sleepboot Walrus in de vaart te krijgen, maar Frank wil ook graag mee met enkele stoomschepen om het vak te leren, maar ook om ideeën op te doen voor de inventaris van zijn eigen stoomsleper, dus; Beste leden; als jullie dit ook leuk vinden en je kan een mannetje gebruiken, bel Frank Elast dan op.

Agendapunt 8: Pauze, wordt verschoven naar later tijdstip

Agendapunt 9: Verkiezing bestuursleden.

Vorig bestuur had geen rooster wat betreft de termijn dat een bestuurslid aan kon blijven. Met het aantreden van een nieuwe voorzitter en door vragen van leden is er besloten om nu een rooster in te voeren. Dat is wel een verspringend rooster, zodat niet ineens alle bestuursleden aftredend zijn. Er wordt aan de leden in de zaal gevraagd of zij daar problemen mee hebben. De zaal gaat akkoord.

De voorzitter Martin Mol is nieuw en blijft nu dus zitten.

De secretaris Jeroen Perlee is nu aftredend en herkiesbaar en wordt met applaus herkozen.

De penningmeester Theo van Galen en algemeen Bestuurslid Michel van Gulik zijn volgend jaar (medio februari 2021) aftredend.

Martin de Boer, zelf voormalig voorzitter Vereniging Stoomvaart, vraagt aan het bestuur of 4 man in het bestuur niet te weinig is en geeft als voorzet, dat 5 personen in een bestuur beter zou zijn.

De huidige voorzitter ziet daar wel iets in en stelt aan de overige bestuursleden en aan de aanwezige leden voor om Martin de Boer bij het bestuur te betrekken. Dit wordt met applaus uit de zaal ontvangen. De voorzitter stelt voor om in de loop van het aankomende jaar te kijken of Martin de Boer adviseur wordt of bestuurslid.

Een goede reden om Martin de Boer bij het Bestuur VS te betrekken is zijn grote kennis en kunde wat evenementen betreft (en er komen er nogal wat aan) en zijn netwerk in de federaties die gaan over nostalgische en historische schepen

Alexander Rokven, vrijwilliger aan boord van de Dockyard III wil graag helpen met het ontwikkelen van de nieuwe website voor de Vereniging Stoomvaart. De voorzitter vindt het een goed idee en met de andere bestuursleden komen we overeen, dat we met Alexander in zee gaan.

Agendapunt 10: Veiligheid aan boord/CVO.

Dit onderdeel wordt behandeld door Martin Mol en hij begint met de brief van Kees Hellinga (zie eerder in deze notulen)

Martin Mol heeft het certificaat van de Johannes bij zich en dat is ook het schip van Kees Hellinga.

Martin Mol ziet dat er veel vrijstellingen in het certificaat staan. Dat wil zeggen, dat het schip, nu al, als gewoon pleziervaarttuig al niet voldoet aan de huidige wetgeving. En dan niet op één punt, maar

op een hele reeks punten. Dan is het onmogelijk om het schip ook nog eens op te waarderen naar passagiersschip, voor (als voorbeeld) 30 passagiers. Hoe graag wij dit ook zouden willen, dat is een onbegonnen zaak, ook omdat de wetgever niet in zijn eentje staat, maar ook moet voldoen aan de wetgeving van de Rijnsoeverstaten en België.

Het hele verhaal wat Martin Mol heeft verteld, over hoe men een Certificaat moet lezen is in een ander document te lezen op de website van de Vereniging Stoomvaart & in juni 2020 in de editie van de Sleep & Duwvaart. Dat document bevat te veel tekst om in deze notulen te verwerken.

In het kort weergegeven;

-) Martin Mol is ambtenaar in de havens van Amsterdam en mag voorzitter VS zijn van zijn werkgever, als hij iedereen gelijk behandelt, dus geen voorkeursbehandeling voor stoomschepen.
-) CVO plicht voor pleziermatige schepen is er vanaf 2019.
-) verklaring aanvraag certificaat moet in echt papier aan boord zijn.
-) Certificaat moet ook in echt papier aan boord zijn.
-) Het vrijstelling certificaat mag niet 1 dag verlopen, want dan wordt het keuren op nieuwbouw eisen.
-) Het Certificaat moet kloppen, met wat er op het schip aanwezig is.
-) Stoomsloepen zijn niet certificaat plichtig, omdat ze korter zijn dan 20 meter en de bakmaat (waar het schip in past tot op de waterlijn) niet groter is dan 100m³
-) de ijken op het schip moeten een afwijkend kleur hebben van de romp en de peilschalen (commerciële schepen) moeten ingekleurd zijn.
-) een schip in nood, mag je altijd wegslepen, maar alleen tot de eerste ligplaats of paal, dus niet thuisbrengen.
-) de pleziermatige schepen hebben geen verplichting voor het dragen van een reddingsvest. De beroepsmatige schepen hebben dat wel.

Vragen en opmerkingen uit de zaal;

Arend Cnossen van de Maarten vraagt of hij het certificaat nu moet vernieuwen, omdat de vorige eigenaars naam Van Duren er nog op staat. Het antwoord is; Ja. Alle gegevens moeten kloppen en met elkaar overeenkomen. Omdat de Maarten commercieel vaart heeft het ook een Rijnvaart-verklaring en daar staat nu een andere naam op als het certificaat en dat mag niet.

Bemanning Dockyard V vertelt dat ze zelf een logboek bijhouden van bemanningsleden die geen dienstboekje hebben. Martin Mol merkt op, dat dit een goede registratie is, omdat het geen passagiers zijn, wel altijd aan boord zijn, maar niet in het vaartijdenboek beschreven zijn.

Kees Hellinga, Johannes, vraagt hoe het zit met kleine bootjes die wel betalende passagiers hebben. Martin Mol merkt op dat hij hier geen antwoord op kan geven, omdat het een specifieke vraag is en er wel honderden verschillende certificaten in omloop zijn.

Martin de Boer merkt op dat men maar eens in het Es-trin moet kijken wat daarin staat beschreven als huidige wetgeving. Er zou een "ontsnappingsroute-hoofdstuk" komen in het Es-trin voor historische schepen, maar daar heeft men niets aan. Als men daaraan mee wil doen wordt het schip gekeurd, voor dat stukje vaarwater waar het dan is en dan ook nog met die schipper en die eigenaar. Dan kan men dus nooit meer uit die omgeving weg en het schip is niet te verkopen met certificaat.

Martin Mol merkt op dat er nog een hoofdstuk in het Es-trin zou komen voor historisch gebouwde schepen, die nu ook nog worden gebouwd met dezelfde tekeningen van vroeger, zoals de Skûtsje. Om te mogen meedoen met het Skûtsje Sielen, moet het schip voldoen aan strenge eisen, maar die komen niet overeen met de huidige wetgeving. Als voorbeeld geeft Martin Mol, dan de vrijstelling van stahoogte in nieuw gebouwde Skûtsjes.

Pauze 12:30-13:10

Agendapunt 11: Ketelkeuringen.

Dit onderdeel wordt altijd behandeld door Michel van Gulik. Hij is ook de contactpersoon tussen Lloyds en de VS. Nu hij afwezig wordt dit onderwerp opgepakt door Jeroen Perlee. Het loopt erg stroef intern bij Lloyds. Het contract is al verlopen in 2018, maar het is moeilijk om in contact te komen met de juiste persoon binnen Lloyds. Door een fout bij Lloyds zijn er nu ook rekeningen verstuurd van de periodieke keuringen naar de eigenaren van de ketel. Keurmeester Patrick zit thuis door onvoorziene problemen.

Rogier Hettich, Dockyard III vraagt of hij ook gesponsord wordt, omdat hij geen oproep heeft gehad. Het antwoord is, dat hij zeker gesponsord wordt, maar zijn naam nog niet op de lijst staat, omdat Lloyds oude lijsten gebruikt (of de VS oude lijsten aanlevert?)

Bemanning Dockyard V vraagt of een ander ook mag keuren. Het antwoord daarop is "ja". Alleen loop je dan waarschijnlijk tegen veel meer problemen aan, omdat een ander keurinstituut nooit de problemen over neemt van zijn voorganger.

Martin de Boer merkt op, dat het contract al is verlopen in 2018, maar de ledenlijst die wordt gebruikt een lijst is van 2015 en dat het dan ook niet verwonderlijk is dat de Dockyard III geen uitnodiging krijgt.

Agendapunt 12: Evenementen 2020.

Dordt in Stoom:

Sven van der Vorm, organisatie Dordt 2020, is blij met het groot aantal inschrijvingen van grote vaartuigen en sloepen. Het is alleen jammer dat grote sponsors hebben afgehaakt en dat er nu een tekort is van €20.000. Dat komt er dan nu op neer, dat niet alle ingeschrevene schepen kunnen komen. Het doel van de organisatie Dordt in Stoom is altijd geweest om zoveel mogelijk schepen uit te nodigen, maar nu zullen er misschien toch schepen afvallen, die wel al een akkoord hadden gehad over de hoogte van hun financiële vergoeding.

De Stichting Dordt in Stoom hoopt binnen een maand met een definitieve uitslag te komen. Bemanning Jan de Sterke merkt op, dat er geen grote astonnen meer op de kade staan om de kolen-as in te gooien.

Purmerend onder Stoom:

De voorzitter vertelt dat het een heel druk en leuk evenement is en dat het ernaar uitziet dat het dit jaar weer zal plaatsvinden. De onderhandelingen zijn in volle gang.

Sail 2020.

Martin de Boer vertelt over de gang van zaken. Hij is erbij betrokken als vast lid van het Varend Erfgoed. Hier geldt ook dat er te weinig grote sponsors zijn om het eerste volledige programma te financieren en dat er nu wordt gekeken naar een ander programma.

Het Aqua Corso gaat niet door. Organisatie Sail wil voor alles geld hebben, ook van de rondvaarboden die zelf entreekaarten gaan verkopen.

Er is nog geen baar geld voor de stoomschepen, wel worden de kolen en de brandstof olie gesponsord. De olie sponsor wil wel weten of de stoomschepen ook op Bio-diesel kunnen varen.

Joost Verspuij, Y8122 geeft aan dat de kosten voor hun te hoog zijn om naar Sail toe te gaan voor alleen gesponsorde olie. Voorzitter Martin Mol vraagt aan Joost Verspuij, waarom ze onder de vlag van de LVBHB hebben ingeschreven voor Sail. Omdat de Vereniging Stoomvaart geen samenwerking heeft met de LVBHB en omdat de LVBHB geen kade heeft tijdens Sail, is de kans groot dat de Y8122 helemaal niet wordt uitgenodigd voor Sail

Martin de Boer, permanent lid organisatie Sail merkt op, dat hij de inschrijving van de Y8122 al heeft omgezet naar de BASM, om zo een ligplaats te waarborgen.

Agendapunt 13: Rondvraag

Wat betalen de andere schepen aan verzekeringsgelden? De bemanning van de Y8122 had deze vraag al vooraf gesteld en het bestuur had hierop geantwoord, dat dit een vraag voor de rondvraag zou worden.

Het blijkt dat de goedkoopste verzekering ongeveer €75 kost. Dat is op basis van stilliggen. De duurste zit in de buurt van de €4200. Het blijkt namelijk dat iedereen een ander soort verzekering heeft, van werf verzekering, woonboot verzekering, stillig verzekering, tot gewoon bijgeschreven bij de inboedel. Om dit coöperatief te gaan inkopen is geen draagvlak, omdat elk lid een andere voorkeur heeft hoe hij zijn schip wil verzekeren en er geen enkele verzekeringen maatschappij is, die al die soorten verzekeringen aanbiedt.

Martin Mol merkt op dat er in Nederland geen verplichting is om een vaartuig te verzekeren, maar er wel organisatoren van evenementen zijn die een verzekering verplicht stellen. (3)

Bart van Gulik, Adelaar vraagt of Lelystad nog doorgaat. Vanuit de zaal wordt opgemerkt dat het evenement weer in 2021 is.

De voorzitter merkt nogmaals op dat Martin de Boer gaat meelopen bij het bestuur, omdat er nog de nodige zaken zijn te regelen voor de aankomende evenementen.

Cor Blok, schipper Christiaan Brunings en Gabrielle meldt zich aan als reserve lid voor de kascommissie.

Kees Boekweit, Hercules en Heibok 4 vertelt dat zij met de Hercules een proef gaan doen met IJzer stof stoken tijdens de Wereldhavendagen.

Tot onze spijt moet de voorzitter vertellen dat het verhaal met beeldmateriaal van Rob van der Geer over de ss Noordzee niet doorgaat. Door het uitgebreid vertellen van de voorzitter zelf is het te laat geworden voor Rob om aan zijn verhaal te beginnen. Om de presentatie op te schuiven naar een andere dag en tijdstip wordt dit in een overleg gezamenlijk besloten door Rob van der Geer en Bestuur VS.

De voorzitter deelt mede dat er nog vlaggen klaarliggen en dat er ook nog dvd's zijn. Hij bedankt hierna eenieder nogmaals voor hun komst en een speciaal dankwoord naar onze gastheren. De vereniging doneert €250,- aan de stichting Y 8122 voor het organiseren van de vergadering. Er volgt applaus.

Agendapunt 14: de Voorzitter Sluit de vergadering om, 15:20

Voetnoten:

- (1) Opmerking notulist: “de notulen zijn niet geschreven op 15 februari 2020. Tijdens de vergadering zijn er aantekeningen gemaakt door Johan Fusco, die op 15 mei 2020 zijn omgezet naar deze notulen”.
- (2) Opmerking Notulist en voorzitter: “Het bedrag van €500 per ton wordt overgenomen door Paul Schaap, die later meewerkt aan een artikel in weekblad Schuttevaer over het stoomschip Noordzee. Daarop wordt het bedrag van €500 ook opgemerkt door Wouter Dusseldorp, die meewerkt aan een artikel in het blad Beting van vereniging De Motorsleepboot, maar daar wordt het bedrag van €500 al verhoogt met “een ton kolen kost nu al meer dan €500.”

“Hierop heeft de voorzitter VS de voorzitter van de Motorsleepboot en de redactie van de Beting gemaïld, dat wij het niet eens zijn met de overname van informatie uit een besloten vergadering van de VS en dat het ook niet de werkelijkheid is. Bij navraag bij leveranciers blijkt dan dat de Jan de Sterke nog nooit €500 de ton heeft betaald, maar dat hun prijs werd bepaald door meerwerk tijdens het lossen van de kolen in het schip.”
- (3) (Opmerking notulist Martin Mol: “tijdens deze rondvraag is er niet uitgekomen, dat er pleziermatige stoomschepen zijn, die wel een verzekering passagiersvaart tot max .12 passagiers hebben. Dit is wel belangrijk, maar werd om onbekende redenen niet door enkele leden verteld. Dit is uitgekomen ten tijde van de Corona crisis toen verzekeringsmaatschappijen openheid van zaken gaven”).