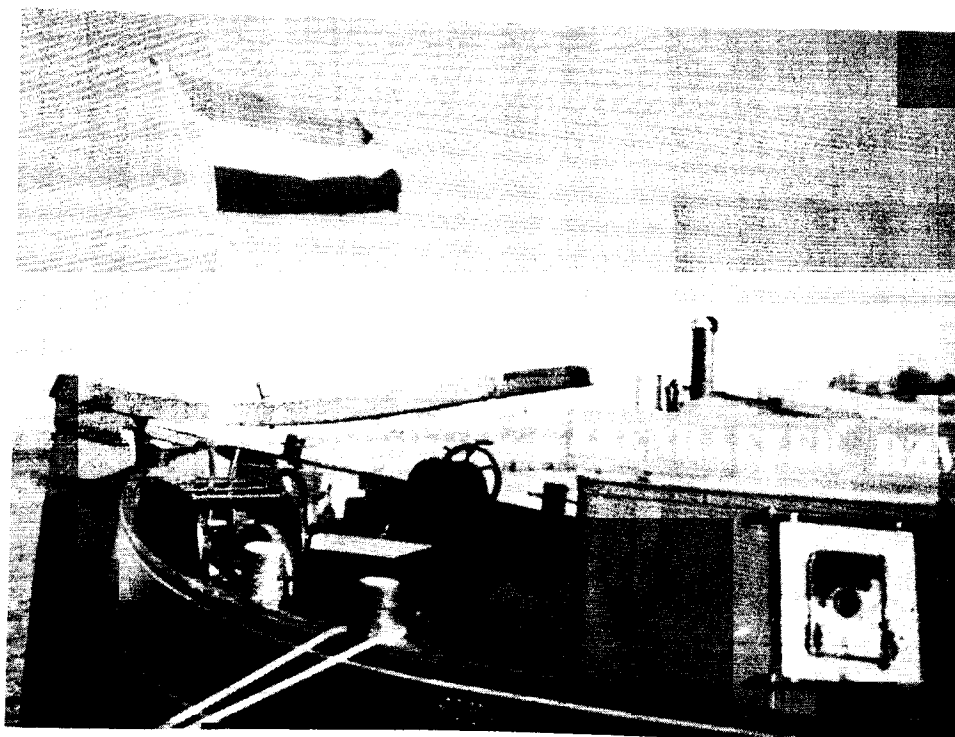
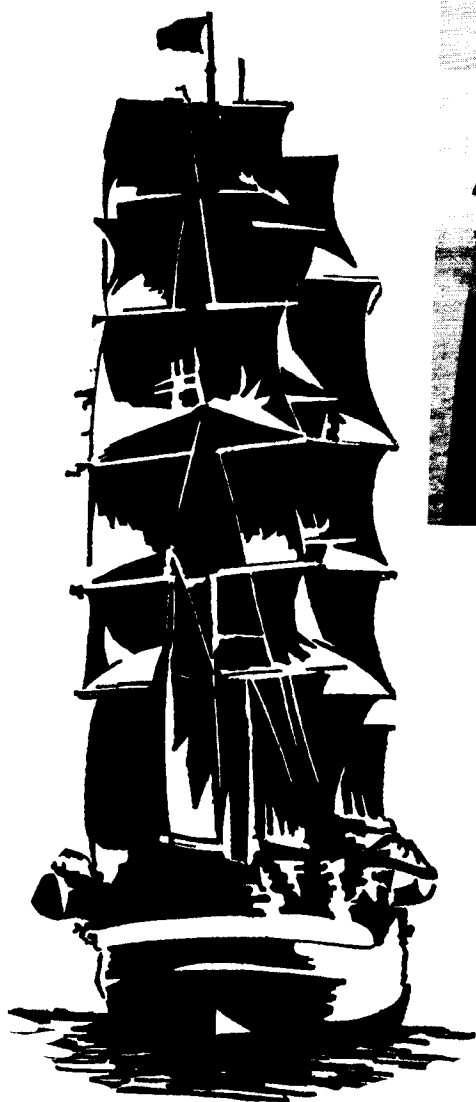


# BLOODY MARY

## HOME-SCHIP



TERGGELEGENHEID VAN DE OVERDRACHT

VAN DE "EBENHAEZER"

14 MEI 1971



# BESTUURLIJK

De Bloody Mary die U in handen heeft is een speciale uitgave ter gelegenheid van de overdracht van het home-schip. Aangekocht door de Drienerlose Zeilvereniging Euros als slecht onderhouden vrachtschip, werd de Ebenhaezer in enkele jaren omgebouwd om het de toegedachte functie van "clubhuis" waardig te kunnen doen vervullen.

In dit nummer kunt U kennis nemen van het wel en wee rond deze 100-tons klipperaak.

Veel dank zijn wij verschuldigd aan het bedrijfsleven, T.H. instanties, partikulieren en leden, die het door materiele en fysieke bijdragen mogelijk maakten het schip in korte tijd in zo'n perfecte konditie te brengen.

U zult zich afvragen waarom een overdracht plaatsvindt van een schip, dat reeds eigendom van de vereniging is. Het beste kunt U dit interpreteren als een symbolisch gebeuren.

De Drienerlose Zeilvereniging hoopt door deze overdracht haar dankbaarheid jegens allen op adequate wijze tot uitdrukking te brengen.

Onze dank gaat tevens uit naar de overdrachts commissie en de redactie van Bloody Mary die deze uitgave verzorgd hebben.

Wij wensen de vereniging nog vele jaren plezier van het home schip.



## overdrachtscommissie

Willem van der Mast  
Jan van Dongen Torman  
Ben Kok  
Paul Gelderloos

# COLOFON

Dit is een speciale uitgave van Bloody Mary.

Redactie: Paul Gelderloos, Hein Steinz, Bertus Gerritsma en gastredacteur Jan van Dongen Torman.

Medewerkers: Gerard de Vries, Willem van de Mast, Hans Raadsen en Jan Duurt Bosch.

Lay-out: Jan Duurt Bosch, Udo Sprang en Bertus Gerritsma.

Tekeningen: Hein Steinz en Willem van de Mast.

Druk: Repro THT.

De lay-out ruimte werd belangeloos beschikbaar gesteld door Campofocus. Dus lees die krant.



## DE GEBOORTE VAN DE **EBENHAEZER**

Gert Colenbrander, Willem van der Mast, Albert Jan de Neef en ik, destijds bestuursleden van de Watersportvereniging Euros vertrokken zomer 1966 met de sterns Esmij en Stamij naar Friesland. We zouden in iets gewijzigde formatie terugkomen: één stern moest na een aanvaring met een zeilschool 16-kwadraat in Friesland blijven, maar in plaats daarvan namen we een homeschip mee naar huis, toen nog in de vorm van wilde plannen. Willem en Gert waren toen al gedrost. Willem moest naar zijn zeeverkenner, Gert moest naar huis. De familie Colenbrander zou nl. naar Zeeland vertrekken, en Gert had nog heel wat te regelen, in Vlagtwedde.....

Het was in de tijd dat roeiers, kanoers en zeilers elkaar nog in één vereniging beconcurrerden en Aarsse naar Mexico werd verwenst. Of, om met andere woorden te zeggen, de tijd voor ds. Colenbrander uit Vlagtwedde vertrok en zoon Gert dus zijn liefde voor dorpsgenootje Nan nog in stilte beleed. In die tijd schreef Willem nog iedere avond een brief naar het meisje J., iets wat diegenen die deze stoere schipper niet uit die jaren kennen, zich mogelijk nauwelijks kunnen voorstellen. Een gevolg van die overdreven briefschrijverij was in ieder geval dat Willem ons een rustige nacht bezorgde in een hooiberg vlak achter de brug in Hasselt. De torren en kevertjes hadden nl. het licht dat Willem voor zijn dagelijkse brief nodig had maar opgezocht.

Maar naast deze privé-besoignes bond ons de zorg om van de zeilafdeling van Euros een bloeiende vereniging te maken, een vereniging waar behalve noest en nijver bouwen ook af en toe gezeild kon worden.

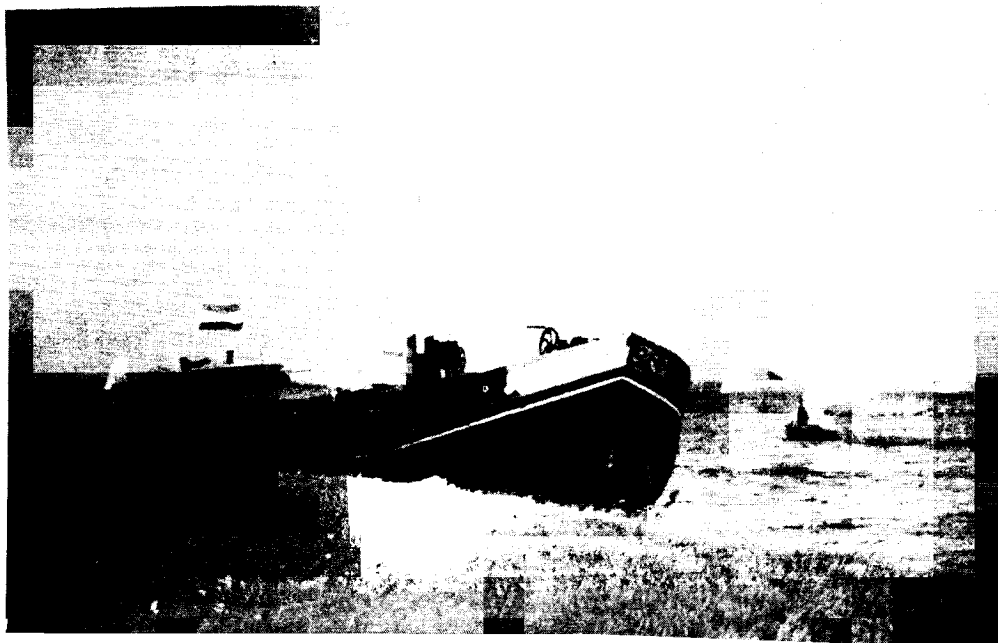
In Friesland, aan de Goëngarijpster poelen, werd zo, om een uur of twee s' nachts, het idee van een semi permanent onderkomen voor de zeilbelustenen in de vereniging geboren.

Nog niet de genereuze schenkers vermoedend die uiteindelijk het geld voor een droomschip als de Ebenhaëzer op tafel brachten, gingen onze ideeën uit naar hooipramen, suikerbietschepen en misschien, heel misschien een omgebouwd binnenvaartscheepje.

Het wilde idee bleek uit te voeren. En daarmee had Willem een nieuwe liefde.

Gerard de Vries

zomer '70  
Ebenhaezer  
in Friesland



KOOPKONTRAKT

Meppel, 26 september 1967

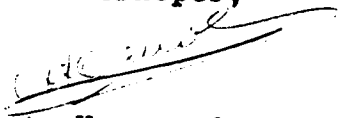
Ondergetekenden, A. Hagevoud, Westeinde 18 te Meppel en W.F. van der Mast, Calslaan 3-307 te Enschede, laatstgenoemde gemachtigd door de Drienerlose Watersport Vereniging "EUROS", verklaren, dat op 26 september 1967 de klipperzaak "EBENHAEZER", compleet met hieronder genoemde scheepsuitrusting, voor de somma van f3800,- (drieduizendachthonderd gulden), door ondergetekende A. Hagevoud verkocht is aan de D.W.V. EUROS, onder kontante betaling door ondergetekende W.F. van der Mast.

Scheepsuitrusting: dekplanken, dekluisen, buikdenningen, haak, lange vaarboom, mast met staging en lier, bokkepoten, roer, helmhout, hijsinstallatie voor roer, pomp, drie ankers waaronder katanker, lier plus kettingen, kabel, meerkabels, twee zijzwaarden met kettingen en lieren, watertank in roef, vat, tank.

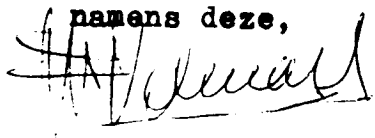
De heer A. Hagevoud, zal zorgen dat de klipperzaak, hierboven genoemd, donderdag 28 september 1967 op de werf zal liggen ter controle van de bodemdikte. Wanneer uit deze controle blijkt dat de dikte van de bodem niet voldoet aan de verzekeringseisen, dan wordt de koop ongedaan gemaakt en verplicht de heer A. Hagevoud zich het bedrag van de koop aan de bovengenoemde koper terug te betalen.

Voldoet de bodem wel aan de eisen die de verzekering stelt, dan zal het schip vanaf woensdag 11 oktober 1967 weggesleept kunnen worden.

De verkoper,

  
A. Hagevoud.

De koper,  
De D.W.V. EUROS  
namens deze,

  
W.F. van der Mast

Aan: Medewerkers project "Homeship".

moeten zijn, dat er in de weekends  
dus overnachten mogelijk moeten zijn.  
"Homeship" daarvoor worden gemaakt, gebruikt worden.

home - schip worden gemaakt, gebruikt worden. In de toekomst zal het zogenaamde  
kerst- en papier-actie zal een begin  
worden gemaakt, gebruikt worden. In de toekomst zal het zogenaamde

Gezond word. Aan de Beulaker zal  
wordt. In de toekomst zal het zogenaamde  
wordt. In de toekomst zal het zogenaamde

20 nov. 1967

Zwemproef.

Volgens de plannen is de verwarming in het zwembad binnen 4 weken ge-  
reed. Het hoofdbestuur zal deze proef regelen. U ontvangt hierover  
nog bericht. Na die gelegenheid geldt: niet zwemmen-niet in de boten.

Het is noodzakelijk, dat het ontwerp snel wordt afgemaakt,  
daar wij, wanneer wij iets willen "versieren" bij een bedrijf, meer  
kans maken met een goed ontwerp dan met een "ongeveer" praatje.

Het ontwerp ontbreekt  
Er ontbreekt  
en een gezellig  
bineerd te doen.

G. Gosen zorgt, dat er een  
D. Zijlstra probeert goedkoop h  
van de damesslaapruimte  
B. Voskes zorgt voor een zeil om over h

SCHAAL 1:100

HET RUIM VAN DE "EBENHAËZER"

# zomer 1969



Verhaal van een voorzitter, geschreven op een regenachtige dag in het Homeschip, nadat een ieder deze verlaten had, achter een warme pan soep en een dikke sigaar.

Het begon allemaal op een warme dag. Gezeten in mijn Dafje ben ik op 26 juli 69 op weg naar de botenloods. Even weigert het stuk technisch vernuft. Een nieuwe hoestbui en de Daf is weer op gang.

Levensmiddelen, dieselolie, petroleum, pannen en potten, en gastoestel en een dikke fles Bokma liggen onder haar kofferdeksel om ons tijdens de grote tocht in leven te houden.

s'Avonds om half negen is het zover, we varen af. Aan boord zijn Ada, onze kokkin, Trienke om afscheid te nemen, Paul, schipper in wording Willem, schipper en de machinist, dat ben ik zelf. Om half tien liggen we voor de sluis in Hengelo, bij het schaarse petroleumlicht geeuwen we langzaam in slaap.

Maandag zes uur, de zon die schijnt al, het is al varen geblazen, de sluis in Hengelo zijn we gauw door, dan op naar Delden, het wordt steeds warmer, de opduwer begint te roken. In Delden wordt het te erg. Er blijkt water in het carter te zijn gekomen. Met de bromfiets stuiven we naar Delden en dan naar Hengelo om de gewenste olie te pakken te krijgen. Op weg naar Eefde liggen we te bakken in de zon. Af en toe gaan we van boord om ons aan een lijntje door het water te laten trekken, hetwelk zeer verfrissend werkt.

In Eefde komen de nieuwe passagiers aan boord. Sietze, dekknecht van beroep, en Aart. Dit feit wordt in een kroeg gevierd. Dinsdag pakken we de IJssel; het is weer gloeiend heet, steeds regelmatig duikt er iemand van boord, de nivea gaat kwistig rond en de dorst is niet meer te lessen.

In Zwolle komt de eerste moeilijkheid, de wind draait in de sluis plotseling om, waardoor het homeschip tegen enkele jachten aan dreigt te varen. Gelukkig bieden de eigenaren van diverse bootjes een helpende hand en natuurlijk staat ook de bemanning van Hare Majesteits Ebenhaëzer



Willem en Jantje, schippers van het eerste uur



Dit is geen vreten meer, dit is.....

haar mammetje in dergelijke situaties, waardoor het schip weer naar de juiste wal toeschuift.

De Baukerschutsluis wordt snel genomen en dan "om de pief" (om de pief is een uitdrukking uit de binnenscheepvaart, door sternzeilers meestal vertaald door "alle zeilen bijzetten" of door zeezeilers met buitenboord motor aanslaan) om de Blauwe Hand brug nog te halen, hetwelk niet lukt. Dus gaan we voor anker.

Woensdag, we zullen Friesland bereiken, het is mooi weer, rustig tuffen we door de Kalenbergergracht die drukker is dan ooit. Links en rechts zetten we speelgoedbootjes op de wal. De driewegsluis ligt vol, maar we kunnen er nog in; een bodemloos vat die sluis.

Groot spektakel bij de Oldegrijsner brug, deze is buiten werking, binnen een mum van tijd wemelt het van de bootjes voor de brug. Langs zij komt een flinke aak, de dochter des huizes is bereid om voor ons echte verse koffie te zetten. Heerlijk na al die goedkope oploskoffie van de Spar. We besluiten s'avonds een Amerikaans feest aan boord te geven, wij hebben de ruimte, zij de drank. Helaas gaat de brug weer open en weg is iedereen, vanavond geen polonaise of toch, maar dan in de Woudsvennen ons eindpunt van de dag.

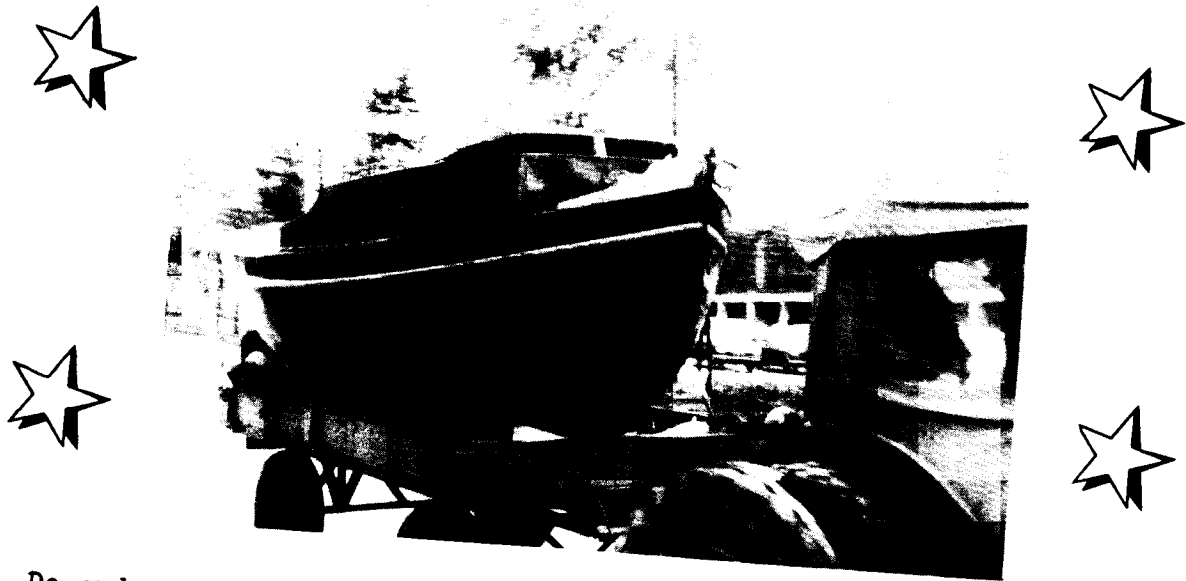
Om vijf voor tien nemen we de pont naar de Woudsvennen en vragen terloops naar de laatste mogelijkheid om over té steken. Tien uur is het antwoord, zal dat terugzwemmen worden??

In de Woudsvennen heerst een goede sfeer, geen pils, slechts wijn wordt er aan de bar verstrekt, het lijkt wel limonade, zo snel verdwijnt het vecht.

Waar is Willem? Ah, daar komt hij aan met aan zijn arm een noordelijke schone. Gelukkig heeft Annelissje een bootje, en zo komen allen aan het eind van de avond weer veilig terug.

Niet te vroeg verlaten wij de volgende dag Langweer, op weg naar Grouw ons eindpunt.

# de opduwer



De opduwer is in dit Homeschipnummer een hoofdstuk apart. Hij kwam, was en verdween na twee jaar trouwe dienst. Met mij zijn er velen die zijn vertrek met lede ogen hebben aangezien. Het opduwertje nam een zeer speciale plaats in, in de korte tijd dat hij deel uitmaakte van de Eurosvloot.

Nooit weigerde hij dienst en bij menig vrolijk evenement bezorgde hij het nodige plezier. Op de Twentse vlootshow trok hij een groot vlot achter zich aan met daarop vele Eurosleden. Gezeten in dikke fauteuilles wuifden zij naar de passerende zeilboten en de trots straalde van hun gezichten.

Trots waren zij op het sierlijke opduwertje, waarvan de boeg nog net boven het opspattende water uitkwam, met zijn gele bies over de volle lengte van de romp, die zijn bolle buik sterk accentueerde. Altijd een lust voor het oog en menig voorbijganger vroeg of hij het bootje even mocht bewonderen.

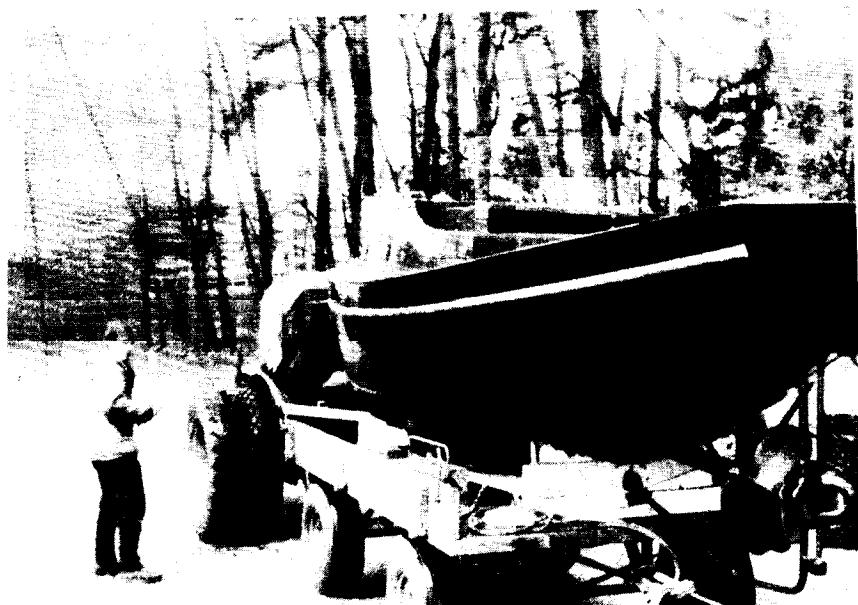
Nooit werd dan vergeten het motordeksel op te lichten en dan keek men in de machinekamer naar de 12 pk 2 cylinder Listermotor, keurig in de groene verf, met zijn rode water- en geelkoperen olieleidingen en aan weerskanten de zware spaakvliegwielen.

De aankoop is niet een kwestie van een paar minuten geweest. Toen in september 1967 besloten was de Ebenhaezer die in Meppel aan de kade lag te kopen, wilden we hem van daaruit halen met een opduwertje. Bij eerdere trektochten langs de kanalen van Groningen en Drente, toen nog op zoek naar het Homeschip, waren Willem en ik het bootje al tegengekomen. Het lag te koop in Stadskanaal. De prijs van f 2000,- ging ons budget echter wat te boven en we besloten daarom een dag uit te trekken om op zoek te gaan naar iets anders. Dit werd een prachtige tocht. Vanaf Coevorden begonnen we de konden af te zoeken. Het Stieltjeskanaal in Nieuw-Amsterdam, de verlengde Hoogeveense vaart tot Kladsloot, daar lagen onze eerste kansen. Bij een fabriek lagen 4 opduwers, helaas niet te koop, maar men verwees ons naar daar waar 2 slopers woonden, een vader en zijn zoon en beiden hadden wel een opduwer te koop. De prijzen lagen niet ver uiteen. de vaders...



gulden. Natuurlijk konden we even luisteren hoe tadeloos de dieseltjes liepen. Toen begon de ruzie, of vader nu een onderdeel van zoon of zoon een onderdeel van vader gepakt had zijn we niet te weten gekomen naar het was storm op de stille vaart.

Via Emmercompasuum en Ter Apel kwamen we in Nieuw Weerdinge waar in een afgesloten vaart een redelijk bootje lag dat voor f 450,- te koop bleek. Met de eigenaar werd druk onderhandeld, maar tenslotte vond Willem hem wat te duur en mij leek hij mechanisch geen 100% zodat we zonder opduwer de terugtocht aanvaardden. In de auto werd nog druk gediscussieerd. De tijd begon te nipen, het Homeschip moest naar Enschede en wij hadden tentamens in het verschiet. Halverwege kwamen we tot een besluit. Willem stond in voor de mechanische kwaliteiten en ik voor het geld, het stuur werd omgegooid en daar ging het terug naar Nieuw Weerdinge. We regelden een kraan en een vrachtwagen, we kwamen tot overeenstemming over de prijs en net toen alles op rolletjes liep



en we de kraandrijver verzochten op te komen draven, liet hij het afweten; het was hem te laat geworden. Voor niets alle moeite. Geslagen aanvaardden we de terugtocht. Het Homeschip is uiteindelijk met een sleepboot naar Enschede gebracht.

De tijd verstreek en het werd lente, er moest nu wel een opduwer komen anders kon er niet gevaren worden in de zomer. Daar ook de rest van het bestuur hiervan de noodzaak inzag werd uiteindelijk besloten de opduwer uit Stadskanaal te kopen, met behulp van een lening.

D.Z.V. Euros afd. zeilen

Aan de penningmeester

deklaratie dd

artikelen:

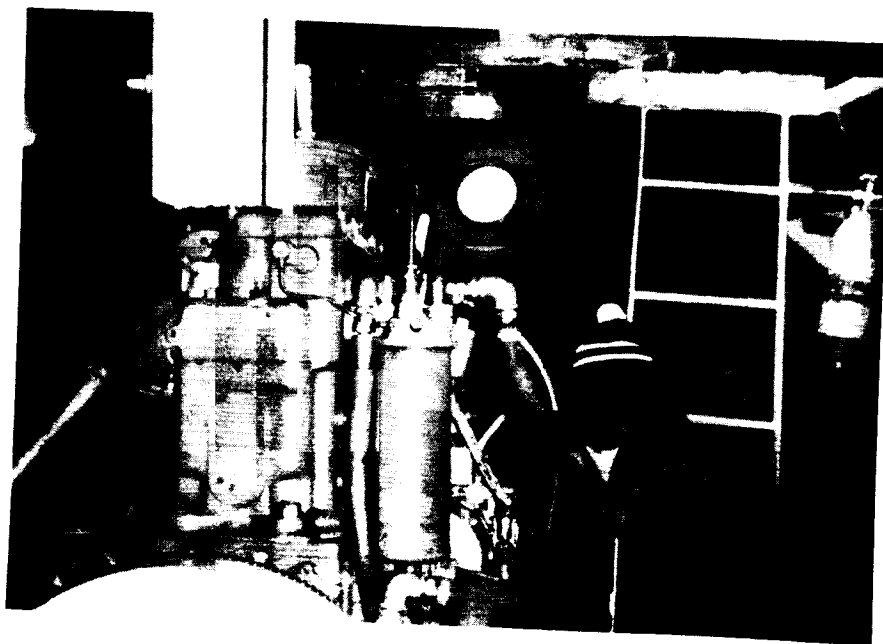
.....6...rol...clozetpapier...à....f. 1,67  
 2.....nieuwe....B.H., die...gebruikt  
 ...is...om.....koffie....mee...te zetten.  
 .....f. 10,35.  
 .....

?

# DE FATALE ! FONTEIN

Achter in het schip bevond zich een lange smalle en diepe gleuf (voor insiders en nogbeterwetenden de scheg), die men in vroegere tijden gevuld heeft met beton. U weet wel dat grijze goedje, dat bij nadere beschouwing bijzonder hard blijkt te zijn. Kort gezegd kwam het er op neer dat wij vanwege de inbouw van de schroefas genoodzaakt waren een halve kubieke meter van bovengenoemde substantie weg te hakken. Met grote beitels en mogelijk nog grotere mokers werd het klusje aangepakt. Het beton was echter oud en der dagen zat, maar net niet zat genoeg om geen weerstand te bieden. Na twee dagen beitelen en evenvele verstuikte polsjes zagen wij het einde naderen. Een of andere vernufteling had uitgevonden, dat het meppen tussen beton en plaatijzer zoveel effect resorteerde, dat het beslist een lucratieve bezigheid genoemd kon worden.

De nieuwe methode gaf uitzicht op een snelle beeindiging van het project. Onvervaard werd er door gehakt. Tegen het eind van de avond, het wastegen zo'n uur of twaalf, werd er besloten met een paar rake klappen een afsluiting aan een arbeidzame avond te geven. Er werd inderdaad raak geslagen. Na een formidabele map kwam er een miezerig straaltje binnen sijpelen. Minder miezerig was de daardoor ontstane paniek. De verschrikte hakkers beseften, dat hier een vaste stelregel werd doorbroken: water hoort immers buiten het schip.



Paulus sleutelend aan de diesel

van de eerste schrik bekomen te zijn, werden enkele oude lappen en zeilen bijeengesleept om het waterige probleem het hoofd te bieden. De eerste dichtingspogingen succesvol waren gebleken werd telefonisch groot alarm geslagen. Het resultaat was verbluffend; drie bonen van kerels met grote lieslaarzen en gewapend met pompen kwamen in en wat minder imponerend fiatje aanscheuren. De tongen kwamen pas bed los toen men zich realiseerde hoe miezerig het straaltje eigenlijk al was. Een van de toegesnelde redders bleef echter bij herhaling beogen dat hij de situatie nog steeds paniekerig vond. De andere twee, duidend minder aangeslagen overlegden rustig met de veroorzakers in de ellende hoe de natte situatie het beste opgelost kon worden. Uiteindelijk haalden we de doeken uit het gat en vouwden ze er begeleid door een pakje boter opnieuw in. Met keggen en gewichten werd de sle handel op zijn plaats gehouden. Het lek was nu feilloos gedicht. De geestelijke situatie van de aanwezigen echter was volgens de paniekeriaier nog steeds uitermate penibel. De rest was ondertussen het probleem der droge keel aan het oplossen. Wij hopen, dat de lezers na dit verhaal tot dezelfde conclusie komen als wij en wel dat een leven zonder nattigheid maar een droge boel is.



## kleine opsomming van grote feiten

De hopeloze optimist, die denkt dat de huidige staat waarin het schip verkeert vanzelf is ontstaan, moet zich bewust worden van een realiteit waarin voor kabouters geen plaats meer is. Voor deze optimisten en aanverwante nevenverschijnselen geven we hier een kleine opsomming van grote feiten.

Toen we het schip aankochten, schatten we de hele klus op één of twee winters bouwen. Vier jaar bouwen hebben ons echter geleerd dat deze schatting aan de nogal lage kant is geweest. Wie wil weten hoeveel manuren er tot nu toe in gespendeerd zijn, moet in getallen met drie nullen denken.

Eind 1967 is met de werkzaamheden begonnen. Allereerst zijn de houten dekluisen vernieuwd. Het zijn er een respectabel aantal, die alle exact passen. Een karwei dat kilo's spijkers, duimen met een onderfinieerbare kleur en eindeloze zaagpartijen heeft gekost. Meteen zijn toen ook de oude dekbalken vervangen door één vaste balk in het midden. Er zit een prachtige vloeiende lijn in, die er letterlijk ingezeten is door vele studenten, die rustig hebben willen wachten tot de balk aan enkele steunpilaren was vastgelast.

Het volgende grote karwei was het schoonmaken van de wanden in het ruim. Er zaten dikke lagen vet en olie op (de vorige eigenaar zette trouw elk jaar het hele ruim in de olie). Met vereende krachten begonnen we de wanden vetvrij te maken teneinde deze te kunnen schilderen. Zo eenvoudig was het echter niet. Het vet bleek veel hardnekkiger dan we aanvankelijk dachten. Met krabbers, staalhorstels, petroleum en trichloor is het vet te lijf gegaan. Het trichloor, dat zeer doeltreffend bleek om het vet te verwijderen, had voor de bouwers bijzonder onverwachte en ongewenste gevolgen. Na een avondje lustig kwasten met dit goedje verkeerde de hele bouwplaat in kennelijke staat. Deze ervaring rijker geworden, werkten we de volgende keren toch maar met een arzuiginstallatie. Bij het reinigen zijn we zelfs zover gegaan dat elke klinknagel een individuele behandeling met een tandenborstel

heert ondergaan. Wie bedenkt, dat er met elk vakje tussen twee spanten minstens vijf uur gemoeid is, kan zich voorstellen dat dit een bijzonder langdurig karwei is geweest.

Ook de oude vloer moest het ontgelden. Het met olie doordrenkte hout vonden we geen ideale ondergrond. De prachtige hardhouten vloer, die er nu in ligt, voldoet heel wat beter aan de eisen.

Onder de vloer wisten we ook van aanpakken. Kruiwagens vol rommel, dat in de loop der jaren onder de vloer was gevallen, moesten verwijderd worden. Wie bang is voor vieze handen moet nooit aan een dergelijk vies en stinkend karwei beginnen. Afijn, de bodem van het schip is nu weer schoon en is beschermd met een olielaag.

De grijze wanden in het ruim zorgden al voor veel licht; evenwel, de patrijspoorten, die uit oude schepen zijn gesloopt, maakten het werk af. Weliswaar is het daglicht in het ruim schaars, maar toch voldoende.

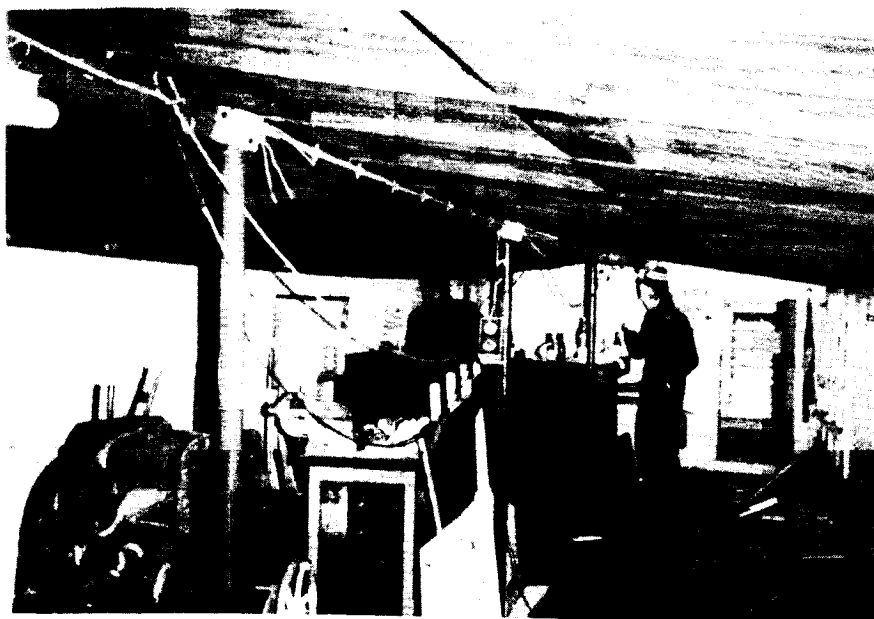
De binnenbetimmering, de bar, de kooien, de toiletten, de kasten en de banken vereisten bijzondere aandacht, daar ze demontabel moest zijn opgesteld. Het geheel is zo uitgevoerd, dat in een dag de hele betimmering gedemonteerd kan worden, zodat de bodem van het schip ten allen tijde een nieuwe beurt met de oliekwast kan krijgen. Speciale aandacht vragen we voor de toiletten. Deze zijn zo opgesteld dat de gebruiker genoeglijk kan genieten van het uitzicht, dat door de patrijs-



Derman last, terwijl Ben kritisch toekijkt.

poort wordt geboden.

Een schip afbikken is een vak apart. De bijna halve centimeter dikke verflagen, die er opgesmeerd waren, lieten zich niet altijd even gemakkelijk verwijderen. In tegenstelling tot de vissers, die met hun roeibootje aanlegden; zij waren het geklop van staal op staal bijzonder snel beu. Het spreekt vanzelf dat de "Ebenhaëzer" na het afbikken in een nieuw jasje werd gestoken. Zwart en geel zijn originele kleuren, het Bordeaux-rood niet, maar dat is nu eenmaal de verenigingskleur. Wat er allemaal met de opduwer is gebeurd kunt u elders lezen. In plaats van de opduwer kreeg de "Ebenhaëzer" een eigen kloppend hart.



Na noeste arbeid aan de motor smaakt de  
erwtensoepe altijd goed.

Helemaal achterin geplaatst geeft de motor weinig overlast in de rest van het schip. Wie een kijkje in machinekamer neemt zal ogenblikkelijk begrijpen dat hier een prachtig stuk theoretische werktuigkunde in praktijk is gebracht.

De nieuwe voortstuwing maakte ook een nieuw roer noodzakelijk. Er is gelukkig nog steeds eikehout, zodat vele verontrusten, die vreesden voor een stalen roer, gerust gesteld konden worden. De landrotten, die graag het comfort van een stuurrad hadden bezeten, stellen we gaarne teleur met een oerdegelijk stuk helmhout. Het roer is een bekijkje waard want in deze afmetingen komt zoiets nog maar zelden voor.

Jammergenoeg was de oude betimmering van de roef helemaal rot. We sloopten hem er daarom uit om hem door een nieuwe en voor ons functionelere te vervangen. De roef is wel het knusse verblijf gebleven wat het vroeger ook was. Een ideaal oord voor de doorzakkers.

Het vooronder maakten we ook schoon, uitmesten is een betere term. Een magnifieke verzameling oude houten blokken kwam te voorschijn. Deze zullen hopelijk eens weer hun diensten bewijzen. Nu is het vooronder tot werkplaats en magazijn gemaakt.

Wie van oud nieuw maakt realiseert zich altijd te laat wat hij is begonnen. Zo ging het ook met de koekoeken. Ze zijn zeldzaam mooi geworden, maar hebben ook zeldzaam veel zweetdruppels gekost.

Als laatste in de lange rij willen we de lieren noemen. Onmisbaar op een schip en daardoor verdienen ze extra aandacht. Ze zijn vakkundig onder handen genomen, zodat ze er weer een poosje tegen kunnen.

Uit deze opsomming kan men leren wat er nodig is om een schip als de "Ebenhaëzer" op te kalefateren en in te richten. Maar het is de moeite waard zoveel werk te verzetten om een goede accommodatie te creëren voor je sport. Na een lange dag zeilen is het schip een vaste basis om op terug te keren. Een basis die een overheersende rol speelt in het kweken en in stand houden van een uitstekende verenigingsband.





Ebenhaezer tijdens  
de vaart. Let op  
de zware motor!



technische gegevens  
van de klipperaaik  
**EBENHAEZER**



Meetbrief: G8650.  
Metingsdistrict: Groningen, ingeschreven 26 april 1954.  
Jaar van tewaterlating: 1914.  
Bouwer: fa. Appelo en Zonen, Zwartsluis.  
Personeel aan boord: 2 personen.  
Lengte: 25.03 m.  
Breedte: 4.56 m.  
Diepgang: 0.80 m.  
Gemiddelde inzinking: 0.43 m.  
Maximum laadvermogen: 100,254 ton.  
Geschat gewicht tuigage: 1900 kg.  
Motor: merk: Kromhout LW, diesel.  
aantal cilinders: 3.  
maximum vermogen: 51 pk bij 1700 tpm.  
continu vermogen: 45 pk bij 1500 tpm.

Scheg met verstelbare  
schroef.



# OPROEPING

Vanwege de Officier van Justitie in het Arrondissement ALMELO

wordt (naam) \_\_\_\_\_ JOHANNES PIETER van DONGEN-TORMAN,  
geboren 13 mei 1947,  
te Zeist,  
wonende te \_\_\_\_\_ ENSCHDE.  
(straat) (nr.) \_\_\_\_\_ Galslaan no.73-204.

## opgeroepen

om op vrij dag, 17 oktober 1969 te 12.00 uur,  
te verschijnen ter terechtzitting van het kantongerecht te Almelo, Wierdensestraat 4,

teneinde aldaar terecht te staan terzake dat hij (~~zij~~) te Ambt-Delden  
op 3 september 1969 te ongeveer 15.45 uur ~~op de voor het~~

~~openbaar verkocht openstaande weg~~  
~~als bestuurder (ster) van een xxxxxxxxxxxx wagent~~

als schipper van het binnenvaarttuig genaamd "Eben Haëzer, met een waterver-  
plaatsing van circa 100 ton, daarmede heeft gevaren op het openbaar voor de  
scheepvaart openstaande water in het Rijk, de Zijtak naar Almelo van het  
Twenthekanaal, terwijl dit vaartuig door een opduwer werd voortbewogen en  
toen niet op het vaartuig "Eben Haëzer", des daags heeft gevoerd een zwarte  
kegel met de punt naar boven, ter plaatse waar zulks het best gezien kan  
worden, doch tenminste 3 meter boven de romp, een en ander zoals dit is voor-  
geschreven in artikel 19 van het Vaarreglement en welks reglement van toe-  
passing is op genoemd vaarwater.

welk(e) feit(~~en~~) op heterdaad werd(~~en~~) ontdekt door mij, ambtenaar met de opsporing van dat (~~de~~)  
feit(~~en~~) belast.

Zutphen, 7 september 1969.

De Opsporingsambtenaar

A. Eldenbroek.

Indien de oproeping in persoon is uitgereikt, dan wel aan verdachte is toegezonden nadat hem een kennisgeving van oproeping door de opsporingsambtenaar is uitgereikt (indien verdachte heeft geweigerd de oproeping of kennisgeving aan te nemen wordt zij niettemin geacht hem op het ogenblik van aanbieding te zijn uitgereikt), vangt de termijn voor verzet of hoger beroep aan op de dag na de uitspraak. Enige kennisgeving van de uitspraak wordt vóór het verstrijken van die termijn niet gezonden. De griffier van het kantongerecht kan nadere inlichtingen verschaffen.

VOORLOOPING DER STRAFVERVOLGING. De verdachte is bevoegd aan de Officier van Justitie in eerder vermeld Arrondissement te verzoeken alsoog voorwaarden te stellen, door vrijwillige voldoening waaraan de verdachte verdere strafvervolging kan voorkomen. Voor een goede administratieve verwerking is het gewenst dat het verzoek niet eerder dan 5 dagen na ontvangst van deze oproeping wordt ingediend. Behoudens in het geval, waarin de verdachte aanbiedt het maximum der bedreigde geldboete te betalen, terwijl op het ten laste gelegde feit geen andere hoofdstaf dan geldboete is gesteld (art. 74, de lid, van het Wetboek van Strafrecht), is de Officier niet gehouden in het verzoek te treden.

# lijst VAN gulle gevers

Veel dank zijn wij verschuldigd aan de bedrijven, hieronder genoemd, voor hun schenkingen en de medewerking die zij verleend hebben. Zonder hen en zonder de liefde van de bouwers aan dit projekt, zou de klipperaad de Ebenhaezer niet in deze puike staat verkeren.

Bekma.

Bouwbureau.

van den Broek Staalbouw N.V.

ten Cate Dijkhuis Enschede.

CTD.

Eerste Twentse Sanitair Groothandel Enschede.

Grontmij de Bilt.

J. Lubbers Hengelo.

L.V. & S.

N.V. Nettenbouw - P. Verwoerd. Amersfoort.

E. Nijhoff Hengelo.

O.D. 205. Delft.

(adviseurs voor planologie, architectuur en landschap N.V.),

Schenker van de Ebenhaezer.

Garage Postuma Haren.

SBS.

Sesam Enschede.

Kon. Mach. Fabr. Stork N.V.

Timmerwerkplaats.

v/d Velde Enschede.

WB.

