



Vlaamse vereniging  
tot het behoud

van  
historische vaartuigen vzw

[www.historisch-vaartuig.be](http://www.historisch-vaartuig.be)

Nieuwsbrief 42 - juni 2010

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

## Agenda:

10-13 juli 2010 : Sail Antwerpen

**Havenfeesten Turnhout:**  
15 augustus 2010

**28-29 aug 2010 :**  
Temse in de Wolken

**12 sept 2010 :**  
Mechelen Open Monumentendag  
'de 4 elementen'

**9-12 oktober 2010 :**  
jaarmarkt te Boom

**17-19 september :**  
Scheldefeesten Baasrode

**22-24 oktober :**  
Nieuwpoort  
International Boat Show

### Uw bestuur:

Dirk Ramakers ,  
motorsleepboot Odilia  
(voorzitter),

0(032)478 38 38 45

Lieve Verheyden  
Lemsteraak Jonge Sinjoor  
(secretaris)

0(032)495 32 21 53

Luc Honsia  
boeierschuit Ziet Op U Zelve  
(penningmeester)

0(032)495 52 50 72

Broos Colman  
touwenboot Brabo III  
(ledenadministratie)

0(032) 476 52 22 64

E-mail:

[info@historisch-vaartuig.be](mailto:info@historisch-vaartuig.be)

redactie nieuwsbrief:

[vbhvredactie@yahoo.com](mailto:vbhvredactie@yahoo.com)

Fortis: 001-3919876-85  
IBAN BE89 0013 9198 7685  
BIC GEBABEBB

## AVONDLIEDEKE III

Alice Nahou

*'t Is goed in 't eigen hert te kijken  
Nog even vóór het slapen gaan,  
Of ik van dageraad tot avond  
Geen enkel hert heb zeer gedaan*

*Of ik geen ogen heb doen schreien,  
Geen weemoed op een wezen lei;  
Of ik aan liefdeloze mensen  
Een woordeke van liefde zei.*

*En vind ik in het huis mijns herten,  
Dat ik één droefenis genas,  
Dat ik mijn armen heb gewonden  
Rondom één hoofd, dat eenzaam was...;*

*Dan voel ik op mijn jonge lippen,  
Die goedheidlijk een avondzoen...  
't Is goed in 't eigen hert te kijken  
En zó z'n ogen toe te doen.*

Dichteres Alice Nahon werd geboren in Antwerpen op 16 augustus 1896 als derde in een gezin van 11 kinderen. Haar vader was Nederlander, haar moeder afkomstig uit Putte bij Mechelen. Vanaf haar achttiende was ze korte tijd werkzaam als leerling-verpleegster in het Stuivenberg-ziekenhuis te Antwerpen. Ze leed aan chronische bronchitis en depressiviteit en bracht enkele jaren door in diverse sanatoria. Toch wist ze in die periode twee dichtbundels te schrijven ("Vondelingskes" in 1920 en "Op zachte vooizekens" in 1921), waarmee ze enorm populair werd. Na enkele jaren in Italië en Frankrijk te hebben doorgebracht, keerde Alice in 1927 terug naar Mechelen, om er in de stadsbibliotheek te gaan werken. Met de dichtbundel "Schaduw" (1928) wilde ze zich afzetten tegen haar zoetgevooisde imago en tegen de kritiek die ook van mede-dichters als Paul van Ostaïen kwam. In haar laatste levensjaar woonde ze in Antwerpen, waar ze op 21 mei 1933 overleed. De laatste dichtbundel Maart-April verscheen postuum in 1936.

Alice Nahon



Het "Avondliedeke III" is ongetwijfeld het meest bekende gedicht van Alice Nahon. De andere twee avondliedekens zijn echter ook zeer de moeite waard:

### AVONDLIEDEKE I

Des avonds worden mijn gepeinzen  
Een stofje van geheimenis...  
Waar bloemen naar het westen wijzen,  
Waar iedere vogel slapen is,  
Des avonds wordt de wereld kleiner  
En dichter alle ver verleën...  
Die eenzaam zijn, worden alleener,  
En die beminnen méér bijeen.

Des avonds weegt er op mijn zwijgen  
Die schone, menselijke pijn...  
De drang, een innig woord te krijgen  
En zelf voor iemand lief te zijn.

### AVONDLIEDEKE II

Daar ligt erbarmen in de avond,  
een goedheid die geen grenzen weet;  
Wie 's avonds geeft zijn hert, zijn handen,  
Vergeet zo goed zijn eigen leed.

Daar ligt vergiffenis in de avond...  
O gij, die 's morgens heb gehaat,  
Ik voel, dat gij ter schenker ure,  
Weer schoon door mijn gedachten gaat.

En lieffde ligt er in de avond,  
Zoveel, dat ik de wrede man,  
Die 't schoonste van mijn droom ontwijfde  
Des avonds weer beminnen kan.

## Tips van lezers:

Van onze trouwe lezer Martin de Boer (stichting BASM) kregen we twee interessante websites door:

[www.watererfgoed.be](http://www.watererfgoed.be) en [www.watererfgoed.nl](http://www.watererfgoed.nl)

Vergelijkbare adressen, maar de inhoud is zeer verschillend. Beide zijn de moeite van het bezoeken meer dan waard!



[www.watererfgoed.be](http://www.watererfgoed.be) is de homepage van de koepelvereniging Watererfgoed Vlaanderen waarover wij reeds enkele malen berichtten in onze nieuwsbrief. Onze eigen VVBHV stond mee aan de wieg van Watererfgoed Vlaanderen, onze voorzitter was tevens de eerste voorzitter van de koepelvereniging. Op de website vind je onder andere het laatste nieuws omtrent watergebonden erfgoed, een evenementen-kalender, je kan er de nieuwsbrief "getijden" downloaden en lezen over de vereniging en haar werking. Meerdere pagina's zijn nog in voorbereiding, dus elk nieuw bezoek kan wat nieuws opleveren!



[www.watererfgoed.nl](http://www.watererfgoed.nl) is een zeer breed opgezette website waar je allerlei links kunt vinden omtrent watererfgoed (van ligplaatsen en havens tot beleidsinfo en milieu). Sommige links leiden naar een externe website, andere naar een subpagina met nieuwsberichten uit diverse media. Op zoek naar info over watergebonden erfgoed? Je vindt het allemaal hier! De pagina wordt zeer regelmatig bijgewerkt, dus ook hier geldt: bij elk bezoek kan je wat nieuws vinden!

## Diesel additieven

Door de jaren heen is de samenstelling van de dieselolie duidelijk veranderd. Het zwavelgehalte is gereduceerd van 0,2% naar 0,05%. De milieuvervuiling wordt daarmee tegengegaan, maar de brandstof smeert hiermee ook minder goed – iets wat vooral voor oudere motoren van belang kan zijn. Er zijn inmiddels diverse middelen op de markt waarmee je de dieselolie kan "verrijken", om slijtage van de motor te voorkomen.

### Diesel-Flo

Een van die middelen is bijvoorbeeld Diesel-Flo. Het is in de markt gezet als hét middel dat:

Het brandstofverbruik vermindert.

De motorprestaties verbetert.

De levensduur van de motor verlengt.

De olie vloeibaarder maakt bij lagere temperaturen waardoor de motor sneller op vol vermogen kan werken.

Diesel-Flo is misschien wel het meest bekende, maar zeker niet het enige middel dat er op de markt is.



**LI 4100**

Een "zeer effectief middel voor het beschermen van bewegende motoronderdelen tegen slijtage bij gebruik van brandstoffen met een laag zwavelgehalte". Het lost zeer goed op waardoor het de filters niet onnodig belast. Testen hebben uitgewezen dat LI 4100 de smering van de motor positief beïnvloedt. Meer info op de (Engelstalige) website [www.rodanco.nl](http://www.rodanco.nl).

### Waarom een additief gebruiken?

De kwaliteit van de dieselolie verschilt van tankbeurt tot tankbeurt. Hierdoor wordt de regelmaat van de motorprestaties en het rendement negatief beïnvloed. Aan boord wil het bovendien wel eens zo zijn dat de brandstof relatief lang in de tanks blijft zitten. Dat kan leiden tot roestvorming, corrosie en verstopte filters en leidingen.

Door het toevoegen van een additief verhoog je de kwaliteit van de brandstof en voorkom je onnodige slijtage.

# De geschiedenis van de opduwer

Copyright © Han Mannaert, 1997, (Schipper opduwer "JUMBO 2")  
Mag niet gereproduceerd worden zonder toestemming van de auteur!  
Met dank aan Wim de Graaf voor het doorgeven!

## Hoe het vroeger was

De tijd is nog niet zo lang verstreken waarin de schipper met zijn gezin en knecht veruit het grootste deel van al het vervoer voor hun rekening namen. Het doet nu onwezenlijk aan dat in het begin van deze eeuw gezinnen in piepkleine roefjes lief en leed deelden en met behulp van enkel de wind een fraaie tjalk met een hoge deklust vlas, riet of turf van Groningen over de 'Zuiderzee' naar 'Holland' voeren. Scheepsnamen zoals 'Op Hoop Van Zegen', 'De Tijd Zal Het Leren' en 'Zelden Rust' getuigen van armoede en romantiek. Een tijd van hard werken, een hecht familieleven, weinig onderwijs en groot vakmanschap. De strontschippers probeerden goud te verdienen met uitschot van mens en dier. Thans wordt de strontrace gezien als ontspanning. Wat we willen vergeten is de armoede, en behouden de romantiek van toen.

Wanneer men op smal water niet kon laveren zoals dit vaak voorkwam in de smalle kanalen in Groningen, Friesland en Overijssel, of indien er niet gezeild kon worden bij tegenwind en de schipper toch vooruit wilde komen, moest deze eenvoudig voortbomen of middels jaagpaden het schip, zelf of door het gezin, laten voorttrekken of als hij wat geld had zich laten voorttrekken door een scheepsjager met hond, paard of muilnier. Er waren schippers die hun eigen jaagpaarden aan boord hadden. Pas veel later kon hij het schip laten opduwen door een opduwer.



De opduwer of opdrukker heeft jarenlang vooral in de drie noordelijke provincies van Nederland dienst gedaan. Voor veel schippers was dit het begin van de motorisering en een middel om het hoofd te kunnen bieden aan de concurrentiestrijd met stoom- en motorschepen, vrachtauto's en treinen. Verschillende fraaie exemplaren doen nu nog dienst in de recreatievaart.

## De eerste scheepsmotoren

Toen aan het einde van de vorige eeuw de eerste scheepsmotoren op de markt kwamen en rond de eeuwwisseling de keerkoppeling werd geïntroduceerd, was dat nog niet direct het einde van de zeilvaart. De motoren vergden veel onderhoud en waren nog niet betrouwbaar, terwijl de meeste schippers toch nogal argwanend tegenover de motor stonden. De brandstofschaarste in de eerste wereldoorlog deed daar nog een schepje bovenop. In de loop der jaren werd de motor betrouwbaarder en met de intrede van de gloeikopmotor veranderde er het een en ander. Niet alleen in technisch opzicht, maar ook werd het financieel aantrekkelijker.

*een Kromhout gloeikop 2 cilinder*



Het oudste merk ter wereld is DEUTZ. Deze allereerste in serie gebouwde stationaire (interne) verbrandingsmotor stamt uit 1876 met als brandstof stadsgas (4 PK). Van Nederlandse afkomst zijn o.a. Brons, Industrie, Kromhout en nog zo'n 30 andere merken. Tussen 1920 en 1930 ontstond er een flinke groei van motorschepen. In 1900 bestond een kleine 60% van de binnenvaartvloot uit zeilschepen, in 1920 nog een kleine 50% en in 1939 nog maar ruim 20%. De categorie die nog zeilde ondervond in toenemende mate concurrentie van stoom- en motorvaart.

## **Inbouwen of opduwer**

Het inbouwen van een motor in een zeilschip was veelal een te zware last, terwijl bij kleinere zeilschepen een veel te groot laadgedeelte moest worden opgeofferd. Een zijschroef en vooral een opduwer bood een oplossing. In de dertiger jaren gingen veel schippers in het noorden hiertoe over. Vooral dit gebied was zeer geschikt voor een opduwer, hoewel ze - in mindere mate - in het gehele land gebruikt werden. Op groot water nauwelijks.



Hier bestond de kans dat de opduwer vol liep met achteroplopende golven. Op groot water waar ook meer gezeild kon worden remde een opduwer verschrikkelijk af. Uiteraard werd wel gezeild met de opduwer op sleptouw of langsij. Het roertje werd dan naar buiten sturend gezet, zodat de opduwer enigszins vrij van het schip lag.

De opduwers zijn te onderscheiden in twee soorten, n.l. de vlet waar een motor ingebouwd was en het mooie model opduwer met het steilsteventje en het geveegde kontje. In de vletten die veelal door minder draagkrachtige schippers werden gebruikt was vaak een Fordmotor

ingebouwd. De A-Ford-motor liep op petroleum en werd gestart op benzine.

## **De bouw**

De opduwers werden vooral rondom de veengebieden gebouwd. De lengte van de opduwers varieert tussen de 4 en 6,5 mtr. Een vaste maat is er niet. De opduwers werden veelal "in verloren uren" op de werf gebouwd. In aanvang was het volledig hand- en zichtwerk. Een paar krijtstrepen op de grond voor de verdeling van de spanten was voldoende. De rest werd op ervaring gedaan. Allerlei restanten van materialen werden gebruikt. Spanten van verschillende afmetingen en verschil in plaatdikte komt dan ook vaak voor. Pas veel later werd er van tekening gebouwd. Ook waren er handige schippers die in de stille wintermaanden een opduwer in het ruim van hun schip bouwden. De onderdelen werden met boutjes in elkaar gezet. Als er vracht gevaren moest worden werd de zaak weer uit elkaar gehaald tot de volgende stille periode, net zolang totdat de opduwer klaar was.

## **De bediening**

De bediening van de motor gebeurde vanaf het achterdek van het zeilschip. De reguleur werd door middel van een afstandskabel bediend. Voor de keerkoppeling werd een lange stok gebruikt die aan de pook van de keerkoppeling in de opduwer zat en op het achterschip in een soort gaffeltje lag. Ook stond vaak een kind van de schipper in de opduwer de zaak te regelen.



Onder gunstige omstandigheden liepen ze met hun schip 8 km/uur, waardoor ze voldoende snelheid hadden om de rivier op te komen. De kop van de opduwer werd met een over vier schijven ingeschoren lijn zo strak mogelijk tegen het schip getrokken, daar ze anders hard ging liggen bonken. De achterkant van de opduwer werd met twee lijnen op zijn plaats gehouden. Het voor een opduwer geschikte achterschip moest vol zijn zoals bij tjalkkonten het geval is. Bij schepen met een geveegde kont, zoals klippers en Friese maatkasten, is het moeilijk om de opduwer er strak tegen te krijgen. Er zijn klippers geweest die een grote deuk in de kont hadden van het bonken van een opduwer.

## **Tolgeld**

In de noordelijke provincies verliep de motorisering om een aantal redenen in een veel trager tempo dan elders in het land. De belangrijkste waren de financiële positie van de schippers en de hoge tol-, brug- en sluisgelden in Friesland en Groningen. Voor motorschepen betaalde men op veel plaatsen het dubbele van wat men voor een zeilschip betaalde. Behalve hoge tol-, sluis- en bruggelden had Friesland nog een aantal beperkingen voor motorschepen. Zo was de toegestane lengte en breedte van motorschepen kleiner dan die van zeilschepen. De maximale lengte was 31,50 mtr. en de breedte 5,40 mtr. voor motorschepen, terwijl zeilschepen breder mochten zijn. Deze maat werd de Friese maat genoemd en gold voor vaarwater van de eerste klasse. Het vaarwater in Friesland was in vier klassen verdeeld. Voor vaarwater van de tweede klasse waren de maximale lengte en breedte voor stoom- en motor-schepen respectievelijk 21,50 x 3,80 mtr, van de derde klasse 18,20 mtr. x 3,30 mtr. en van de vierde klasse 14,90 mtr. x 2,80 mtr.

## **Fragment uit “de Griuze oudheid”**

**door: P. de Wit t, oud schipper/eigenaar mslb “Deo Volente”.**

### **De oude scheepvaart gezien door de bril van een scheepsjongen**

Ver voor er stoom-, later motorsleepboten gebouwd en in de vaart gebracht werden, waren er paarden die de schepen voorttrokken. Daar ik het zelf in mijn jonge jaren nog heb meegemaakt kan ik uit ervaring nog iets over vertellen. Ondanks dat het een armoedige tijd was en je vaak hard werkend lange dagen voor weinig geld moest maken, gaan je gedachten toch vaak terug naar die tijd, vooral naar de kanaalstreek. Door er met andere mensen over te praten en er wat documentatie op na te zien bij het Streekhistorisch Centrum te Stadskanaal, kan ik u vertellen waarom en waardoor er zoveel scheepsjagers waren in de provincie Groningen. In de 17e eeuw werd het Schuitendiep vanuit Groningen doorgetrokken naar Winschoten. Het werd het kanaal Winschoterdiep genoemd. Ten zuiden van het diep lag een groot veengebied, dat zich tot ver in Drente uitstreckte. Het was een kaal moerassig gebied, een onbegaanbare vlakte. Niemand waagde zich in die onbetrouwbare moerassen. Het was alleen maar toegankelijk in de winter want het bevatte veel water en als dat bevroren was kon men er op die wijze overheen. Maar er waren er wel die de venen leerden kennen, zij wisten er wegen om te smokkelen met Duitsland.

Toen men tot de ontdekking kwam dat dit veen als turf prima geschikt was voor de verwarming van huizen, begon men omstreeks 1650 in Hoogezand met de verving, waar vooral de stad Groningen veel belang in had want het bracht geld in het laatje. Vanuit het Winschoterdiep te Hoogezand werd het 15 km. lange Kielsterdiep gegraven tot aan Barneveld. Het kanaal was erg smal en had daarom wisselplaatsen. Het was gebruikelijk dat er iemand van een geladen schip vooruit ging om bij een wissel andere, vooral geladen schepen tegen te houden, daar ze elkaar op het kanaal niet konden passeren.



Voor de afvoer van de turf die in die omgeving gewonnen werd, werden schepen gebruikt die op hun beurt weer gejaagd werden door paarden. De scheepsjagerij was toen een onbeschermd bezigheid, een ieder die het beroep uit wou oefenen kocht een paard als hij er de centen voor had en kon er vrij aan beginnen. Op een kort traject langs het Kielsterdiep mochten een tijdlang geen paarden komen. Dit traject was voorbehouden aan twee vrouwen, de schiptrekkers genoemd. Zij trokken zonder gebruik van paarden, dus met hun eigen lichaam, voor 5 dubbeltjes de schepen ongeveer twee kilometer door dat stuk kanaal. Door de turfwinning kwam al snel bij Hoogezand-

Sappemeer de houten scheepsbouw op gang voor de afvoer daarvan. De bouw van schepen was voor 1880 nog uitsluitend van hout, daarna ging men over op ijzer. Al waren het in die tijd meestal maar kleine werven, toch heeft de scheepsbouw in die streek een geweldige vlucht genomen. Het laatste houten schip werd in 1898 gebouwd. De afgegraven gronden werden in cultuur gebracht. Ze was erg geschikt voor teelt van allerlei granen, suikerbieten en aardappelen. En het was het schip die dit alles vervoerde.

Het stoomtijdperk is in het veen aan de scheepvaart voorbij gegaan. Alleen de strokarton- en de aardappelmeelfabrieken draaiden op stoom. In de turfwinning heeft de stoommachine wel de afgraving verlicht. Het beladen van schepen was en bleef handwerk. Daar werden, om een daggeld te verdienen, hele gezinnen voor ingezet.

Het probleem van vervuiling kende men toen nog niet, want het huisvuil, ook de beerput en dat van de straat werd vergaard in een mestvaald en na een jaar was ze erg geschikt als mest voor op de veengronden. Per schip, al stonk het vreselijk, werd ze als stratendrek vervoerd naar het veengebied, daarmee hadden de schepen gelijk een retourreis.

## Het aannemen van een jager

Als een jager een schip zag liggen kennelijk om uit te varen, ging hij er heen met de vraag, 'kan ik je varen schipper?' Waarop hij dan vaak ten antwoord kreeg, 'je bent te duur man'. Schippers hadden nogal eens grote gezinnen en als alles een beetje gunstig was, gebeurde het maar al te vaak dat het hele gezin aan de lijn hing om het schip voort te trekken. Het waren de eerste verdiensten van een reis. Het aannemen van een schip door een jager was een kwestie van vraag en aanbod, maar vooral van onderhandelen. Soms sprong een transactie af om een dubbeltje of een kwartje. In dat geval ging de schipper zelf, maar meestal zijn vrouw in het zeel hangen om het schip door het kanaal te trekken. Veelal werd de vaak arme schipper daarbij gevolgd door de eveneens arme werkeloze jager die dan met het losse paard treiterig achter hem aanliep in de hoop dat de schipper zich zou bedenken. Er werd, zeer zeker gezien in het licht van de werkomstandigheden en de uren die men maakte, niet veel verdiend. In 1938 betaalde een geladen schip van ± 80 ton van Muzzelkanaal naar Groningen ongeveer f. 4,50.



*jagen met mensen*

## Einde van een tijdperk

Door de toename van het aantal stoomschepen, de ontwikkeling van de scheepsmotor, de bouw van de opduwers, nam het aantal scheepsjagers tegen het einde van de dertiger jaren af. Gedurende de tweede wereldoorlog, zeker in de laatste periode daarvan, werd de scheepvaart minder terwijl de paarden van de jagers door de Duitsers werden gevorderd. Na de oorlog vatte de oude generatie jagers de draad weer op, maar het werd niet meer zo als het was geweest, de schepen die nog over waren werden gemotoriseerd, en het werk van het schip ging vrijwel allemaal met de auto.

Zo rond 1948 was het afgelopen met de scheepsjagers. De vrijbuiters van weleer moesten omzien naar een andere baan in een wereld die geen behoefte meer had aan de oude, vrijgevochten mannen. Velen werden werkeloos en kwamen in de toenmalige werkvoorziening, de D.U.W. Wat overbleef was een monument van brons, voorstellende een scheepsjager die zijn paard aan het halster meevoert.

Artikel 19 van het Vaarreglement anno 1965:

Dagsein voor door opduwers voortbewogen vaartuigen

Een door een opduwer voortbewogen vaartuig moet des daags een zwarte kegel met de punt naar boven voeren, ter plaatse waar zulks het best gezien kan worden.....

Kijk ook eens op [www.machinekamer.nl](http://www.machinekamer.nl)!



# Expeditieschip de Belgica uit 1884 herrijst in Boom

Bron: Archeonet.be

Met dank aan Pit de Jonge voor het doorsturen van dit bericht!

[De Steenschuit vzw](#) heeft 1 miljoen euro Europese subsidie uit het 2 Zeeën-programma gekregen voor de bouw van een replica van het legendarische expeditieschip de Belgica. Gedeputeerde Ludo Helsen, gedeputeerde voor Europa, is bijzonder verheugd met deze Europese investering voor de provincie Antwerpen: "Deze investering is belangrijk voor de provincie Antwerpen. Het project leidt tot een dubbele winst: tewerkstelling in de Rupelstreek en de herwaardering van maritiem historisch erfgoed. Daarom heeft ook de provincie Antwerpen een financiële steun toegezegd voor 630.000 euro in de volgende drie jaar."

De Belgica was het Belgische schip dat in 1897 in Antwerpen vertrok voor een reis naar Antarctica. Kapitein Adrien de Gerlache slaagde in zijn opdracht. Sinds 1940 ligt de echte Belgica echter op de bodem voor de kust van het Noorse Harstad. Nu zal het mythische poolschip herrijzen in Boom waar het op ware grootte zal worden nagebouwd. Boom, gelegen in de Rupelstreek, kent een lange geschiedenis van schepenbouw. Vroeger werden er tal van schepen gebouwd om de stenen van de omliggende steenbakkerijen via de Rupel te vervoeren. Sinds de jaren '60 is deze activiteit echter in verval geraakt. Dankzij deze Europese steun kunnen een vijfhonderdtal mensen waaronder vooral langdurig werkzoekenden het gezonken schip nabouwen en zal een stuk maritieme geschiedenis herrijzen in Boom.



*Belgica*

De Belgica moet het vlaggenschip worden voor de Rupelstreek. 500 werkzoekenden kunnen er aan de slag. Met de opleiding en kennis die ze op deze werf opdoen, vergroten zij hun kans op een job in het vaste werkcircuit. De VDAB treedt op als projectpartner in het project. Na de realisatie van de Belgica zal er een sociale werkplaats verankerd worden. Aangezien het oorspronkelijke schip gebruikt werd voor wetenschappelijk onderzoek, is het de bedoeling om de replica van de Belgica bij haar voltooiing in 2014 ook in te zetten voor wetenschappelijke missies, in het bijzonder rond klimaatverandering. De reconstructie maakt daarenboven hoofdzakelijk gebruik van milieuvriendelijke technieken en duurzame materialen. In het bezoekerscentrum in Boom zal de klimaatproblematiek een prominente plaats innemen.



Om in aanmerking te komen voor de Europese steun werkte de Steenschuit samen met partners uit Engeland en Frankrijk. Elke partner reconstrueert een prestigieus schip. De streek van Gravelines reconstrueert het belangrijke Franse zeilschip uit de 17e eeuw, de Jean Bart. In het Verenigd Koninkrijk restaureert men het schip Medway Queen dat roem verwierf dankzij de evacuatie van zeventuizend Britse soldaten uit Duinkerken in 1940. De partners zien het project als een middel om aan beide kanten van de Noordzee de sociale inclusie te verbeteren en het maritieme erfgoed in de kijker te plaatsen. Tegelijkertijd zal er veel aandacht gaan naar de klimaatproblematiek en kiezen de partners voor duurzame materialen bij elke reconstructie.



# Veiliger Varen tot Behoud van Historische Vaartuigen

Stel jezelf eens de volgende vragen:

- In wat voor noodsituaties kan ik op het water zoal terecht komen?
- Heb ik de juiste middelen aan boord om drama's te voorkomen?
- Weet ik in nood correct te handelen?

Met stukjes tekst van het internet zoals [www.watersportcalamiteitendraaiboek.nl](http://www.watersportcalamiteitendraaiboek.nl) en [vaartips.nl](http://vaartips.nl) wil de VVBHV door middel van de nieuwsbrief en de website haar leden enkele nuttige tips geven die het varen veiliger kunnen maken.

## DEZE MAAND: BRAND AAN BOORD!

### Gas aan boord

Brand aan boord van schepen is bijna altijd gevaarlijker dan brand in een woning. Immers, indien een schip vaart, is hulp van buitenaf - bijvoorbeeld door de brandweer - niet of zeer laat aanwezig. Ligt het schip in de haven, dan is het vaak slecht te bereiken voor brandweervoertuigen, zodat ook dan de brandweer pas laat te hulp kan komen. Brandpreventie aan boord van schepen is dus van groot belang. In dit stukje treft u enkele adviezen aan. Hiermee kunt u nagaan hoe het is gesteld met de veiligheid bij u aan boord.



Laat gastoestellen jaarlijks controleren, schoonmaken en afstellen.

Zorg voor voldoende ventilatie in ruimten waar gastoestellen worden gebruikt. Ventilatie zorgt voor afvoer van verbrandingslucht en aanvoer van frisse lucht.

Houd voldoende afstand tussen verwarmings- en kooktoestellen en andere materialen. Dus geen gordijnen, handdoeken e.d. in de buurt van een kooktoestel.

Om te voorkomen dat u "vlam in de pan" krijgt, olie of vet niet oververhitten. Houd de buitenkant van de pan vetvrij. Slaat de vlam er

toch in, dan onmiddellijk de gastoevoer afsluiten en een passend deksel, van u af, over de pan schuiven. In dit geval nooit water gebruiken of met de pan gaan lopen!

Houd vluchtwegen vrij van obstakels (aan boord: het vluchtluik).

Houd motorcompartiment en/of motor schoon. Let er bij het tanken op dat de brandstof niet op hete motoronderdelen kan vallen.

Berg poetskatoen op in gesloten metalen trommels.

Controleer regelmatig de isolatie van de afvoer van de motor.

Naast deze tips om brand te voorkomen zijn er ook maatregelen waarmee u de gevolgen van brand kunt beperken.



## **Middelen om een brand te blussen**

Water, waarin de boot drijft, is een zeer geschikt blusmiddel voor brand in vaste stoffen. Zorg daarom altijd een puts en een lijn voorhanden te hebben.

### **Poederblussers**

Een goede poederblusser is gevuld met A.B.C.-poeder. A.B.C.-poeder is voor bijna alle soorten branden geschikt. Het is raadzaam poederblussers aan te schaffen met een minimum inhoud van 2 tot 7 kg.

### **Schuimblussers**

De nieuwe generatie schuimblusser kan ook de A.B.C.-branden blussen en heeft veel minder nevenschade. Ze zijn vorstbestendig en er is een uitvoering die een Eco-keur heeft.



Algemene wenken bij aanschaf en het gebruik van brandblusmiddelen

Voor elk brandblusapparaat geldt:

Koop nooit een blustoestel zonder keurmerk.

Plaats het toestel bij de uitgang.

Lees zorgvuldig de instructie en herhaal dat zo nu en dan. Maak ook uw meevarende(n) vertrouwd met het gebruik van het toestel.

Laat het toestel regelmatig, tenminste eenmaal per jaar, door de leverancier keuren. Doe dit ook als het niet is gebruikt.

Bedenk dat er met blussers maar een beperkte tijd kan worden geblust, dan is het apparaat leeg. Benader daarom de brandhaard zo dicht mogelijk voordat u gaat spuiten. Spuit het toestel niet in een keer leeg, maar spuit met korte stoten.

Laat het toestel direct na gebruik opnieuw vullen, ook al is het nog niet helemaal leeg.

Neem geen enkel risico bij het blussen van een brand. De boot is vervangbaar, u niet.

Waar moet je op letten bij het installeren van gas aan boord?

Lees het op: [www.historisch-vaartuig.be/veilig.html](http://www.historisch-vaartuig.be/veilig.html)!

(klik op de link en je wordt doorgestuurd naar de website!)

# Haarlem – een Vlaamse stad in Nederland?

door Wim de Graaf, IJtunnel 1

Eind 16de eeuw zijn de noordelijke Nederlanden in oorlog met de Spaanse koning Phillips II. Maar eigenlijk is het een geloofsstrijd tussen de katholieken en de protestanten. In 1585 verovert de katholieke Spaanse koning Philips II de protestantse stad Antwerpen. Een groot gedeelte van de bevolking vlucht naar het noorden. Naar steden als Amsterdam en ook Haarlem. In die stad is in 1621 de helft van de bevolking van Vlaamse komaf!



*Vlaamse gevels*

De Hollandse protestanten ontvingen hun mede geloofsgenoten met open armen, zeker ook omdat het geen arme sloebers waren. Het waren vooral vaklui, zakenlui - professioneel en rijk. Daar waar Antwerpen economisch instortte, trok de welvaart met de Vlamingen mee naar het rebelse Holland. En die welvarende allochtonen spendeerden wel, vooral in kunst en architectuur. Die artistieke erfenis tekent Haarlem nog heden ten dage.

De beroemdste Haarlemmers zoals de schilder Frans Hals en steenhouwer Lieven de Key waren gewoon Vlamingen. De eerste was een Antwerpenaar en de laatste een Gentenaar. Maar er zijn meer Vlaamse vaklui die de Haarlemse skyline mede hebben getekend. Het koor van de St. Bavokerk is gebouwd onder Engelbrecht uit Nijvel, schip en dwarsschip door Evert Spoorwater uit Antwerpen. Het koperwerk is van de Mechelse geelgieter Jan Fierens en het beeldwerk bij het orgel is van de Vlaamse Jan Baptist Xavery. Daar hield het niet mee op: de Mechelaar Louis Royer maakt in 1856 het beeld van de Haarlemmer Laurens Janz Coster, hij is (mogelijk) de uitvinder van de boekdrukkunst.



*grote kerk Haarlem,*



*Laurens Janz Coster*

En voor de liefhebber: Haarlem kent ook het Friethuis De Vlaminck en het Vlaams Broodhuis. Deze en nog meer Vlaamse monumenten staan in een vijf kilometer lange wandelroutegids, te koop bij de VVV, maar ook te downloaden via [www.vvvhaarlem.nl](http://www.vvvhaarlem.nl).

Op <http://www.ligplaatsinfo.nl/plaatsen/haarlem.htm> vind je alle nodige info over per schip verblijven in Haarlem.

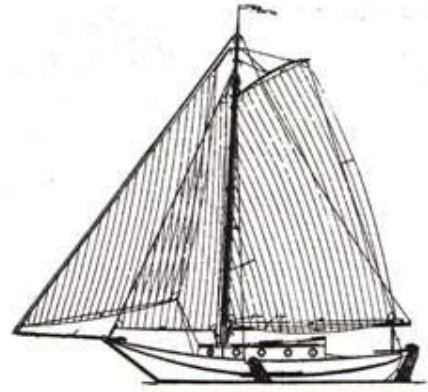


## Oeschaertiaentje (3)

In schippersgezegden en -gedichten zit toch veel poëzie en waarheid.

Wat dacht je hiervan:

***Als ik op stuurwacht sta,  
En staar naar verre kusten,  
Kijk ik op het kompas,  
En zie uw schone busten.***



Dit prachtige diepaangrijpende gedicht staat heel prozaïsch op een van de banken van de idyllische jachthaven in Goes. Als men dit gedicht proeft, verstaat men **“een goed schipper zeilt ook wel eens tegen een paal”**. (dit is mijn lievelingspreuk).

Maar goed: **“Waar het niet zeilen wil, moet het laveren”** en vermits **“het is kwaad zeilen zonder water”** zal men ondervinden dat “met tegenwind moet men laveren, die veel drinkt zal ‘t ook wel leren”. Dit is geen uitnodiging tot veel drinken want **“Een varensman heeft altijd wat, ‘t Een jaar geen zuurkool, ‘t Ander jaar geen vat”**. Hoewel **“Wie zee houdt, wint de reis”** maar **“Wie geen koers weet te houden, zal nooit een haven vinden”** en **“zo gij geen roer hebt aan uw schip, gij moet te grond of op een klip”**.

Maar onze goede vriend Jacob Cats vertelde ons **“Die zijn tijtjen weet te gissen. En zijn toutjen weet te splissen, En zijn glas te roere staen, Magh wel voor een bootsman gaan”**. Een schipper zegt het eenvoudiger **“Wie roergang, knopen en splissen kan, dat is aan boord een wakker man”**. Maar ‘t is niet altijd uitsluitend tijd en touw wat telt. Ook het weer speelt mee want: **“Komt de wind vóór de regen, Dan kunnen w’er wel tegen, Komt de regen voor de wind, Berg de zeilen maar gezwind”**.

Wie vroeg uit de veren kan, heeft hier wat aan: **“Red in the morning, sailor’s warning, Red in the night, sailor’s delight”**. En weet dan dat **“Bochtig ijzer kan men rechten, doch geen harden wind bevechten”**; nochtans geldt **“de storm is ook Gods weertje”**. Een verwittiging: **“Oude schepen en jonge vrouwen, zijn duur om ‘t onderhouden”**, maar **“‘t kan beter van een schip dan van een schuit”** en “een vrouwenhaar trekt meer dan een marszeil” maar toch **“de zee, de vrouw en het vuur, zijn rampen”**. Let wel, want: **“Krimpemde winden en uitgaande vrouwen, zijn niet te vertrouwen”**. In de toekomst zal je natuurlijk ook rekening houden met het feit dat men moet **“Aan loef loden en gissen, aan lij loggen en pissen”** en dat ook telt **“een oud zeil is beter dan een nieuwe boom.”**



Fernand van den Keybus

Is dit nu avond- of ochtendrood?

# Welkom nieuwe leden!

Onlangs gingen VVBHV en vzw Tolerant kruiselings een lidmaatschap aan. Tolerant is zoals VVBHV actief in de wereld van het behoud, restauratie, verspreiden en openbaar stellen van varend erfgoed. Beide verenigingen zijn complementair in hun doelstellingen en activiteiten.

Tolerant geeft 4x per jaar een digitale nieuwsbrief uit. Wil je die voortaan ontvangen, stuur dan een mailtje naar [info@historisch-vaartuig.be](mailto:info@historisch-vaartuig.be) met de mededeling "Tolerant".

Meer info en veel mooie foto's vind je op [www.tolerant.be](http://www.tolerant.be).

In deze en de volgende nieuwsbrieven stellen we vzw Tolerant en haar leden verder aan u voor.

## Over Tolerant

In 1999 werd de vzw Stichting Tolerant opgericht. Aanleiding van de aankoop van de mosselhengst D'n Bruinen (bouwjaar 1902). Ook andere schepen kwamen al spoedig aan bod. Alles wat met het nautisch erfgoed te maken heeft verdient immers de nodige eerbied en, waar mogelijk, bescherming. Tolerant groeide uit tot een alom gerespecteerde vereniging die kan rekenen op veel sympathisanten. Samen werden al diverse projecten gerealiseerd. D'n Bruinen kreeg in 1999 een grondige opknapbeurt. In januari 2004 ging het schip te Rupelmonde op de helling voor een grondige restauratie in de CNR-loods die drie jaar zou duren. Bij de her-tewaterlating in september 2006 ging de hengst Jan Korneel (bouwjaar 1908) de kant op voor een gedeeltelijke restauratie van twee jaar. Ondertussen werd ook begonnen met de restauratie van een 12-voet jol, ooit een olympische klasse. In september 2008, werd na de her-tewaterlating van de Jan Korneel de oude veerboot Ann (bouwjaar 1941) voor restauratie in de CNR loods gebracht. Tegelijkertijd werd begonnen met de herbouw van de hengst Pegasus (bouwjaar ca 1900).



*Den Bruinen*

## Publicaties en initiatieven

In onze driemaandelijke nieuwsbrief Tolerantnieuws worden sympathisanten op de hoogte gehouden van de activiteiten. In 2000 was Tolerant één van de stichtende leden van het nautisch tijdschrift Ruimschoots dat bericht over diverse nautische aspecten. In 2008 werd besloten tot een gezamenlijke uitgave van het jaarmagazine Consent, tot dan toe uitgegeven door het Zeeuwse "Stichting Behoud Hoogaars". Consent bericht over het verleden van de Schelde en haar delta.

In 2009 was Tolerant tevens één van de stichtende leden van Watererfgoed Vlaanderen. Op korte tijd groeide deze vereniging uit tot een koepel van zo'n 75 verenigingen en particulieren die voor de belangen van ons watererfgoed – zowel roerend als onroerend - op komt. In de winter 2008 – 2009 werd voor het eerst een cursus “varen met platbodems” georganiseerd: 17 enthousiaste cursisten kunnen nu de schepen mee bemannen. Deze cursus wordt tweejaarlijks hernomen.

### **Samenwerking, donaties en subsidies.**

Een aantal van onze realisaties zou onmogelijk zijn geweest zonder de steun van diverse bedrijven en instanties. Vanaf de beginjaren was er een goede samenwerking met de werven Moed en Trouw (Walsoorden) en Reimerswaal (Hansweert). We vonden ligplaats in de jachthaven van Steenberg, nu nog steeds onze zomerthuishaven. Maar we zochten een “eigen werf” en in 2003 werd besloten om die te installeren op de CNR-terreinen van de gemeente Kruibeke te Rupelmonde. Dit was het begin van een jarenlange samenwerking. Tot op heden kunnen we er genieten van een enorme logistieke steun en gastvrijheid.

Behalve de authentieke helling kunnen we er beschikken over een moderne loods waarin we beschut tegen alle weersomstandigheden kunnen werken. Er werd ook een samenwerking opgestart met De Steenschuit uit Boom waar langdurig werklozen opgeleid worden. Behalve de gewaardeerde bijdragen van donateurs en sponsors ontvingen we subsidies van Euregio Scheldemond, de provincie Oost-Vlaanderen, het Vlaams Gewest, de gemeente Kruibeke en De Zaatman vzw.

### **Nautische evenementen.**

Tolerant neemt met zijn schepen deel aan meerdere nautische evenementen. Zo waren wij al te zien bij Maasland voor l'Anker, Oostende voor Anker, Paalse Feesten, Scheldefeesten te Baasrode, Small Sail Vlissingen, van Loon Hardzeildagen Veere, WaterkANT, Temse in de Wolken. Natuurlijk zijn we ook te vinden op het Weekend op de Helling te Rupelmonde.

### **Weekend op de Helling.**

Dit is hét nautische evenement van Tolerant, dat telkens het tweede weekend van september plaats vindt. Deze opendeurdagen worden gehouden in - en rond de CNR-loods te Rupelmonde, aan de Schelde. Het weekend staat in het teken van een bepaald thema: de (her-)tewaterlating van een schip, de voorstelling van een boek, 10 jaar Tolerant enz. Er is de nodige randanimatie zoals tochtjes op de Schelde, demonstratie van de helling bij een tewaterlating, vlootparade, modelbouwboten, nautische standen, werken van marineschilders, spannende kinderanimatie van “Woeste Wilma” in het binnenschip Tijn, oude ambachten, een schip al dan niet op stapel. Je kan een bezoek brengen aan Tolerantwinkel en er is een “natje en een droogje”.



**In een volgende nieuwsbrief meer over vzw Tolerant!**

## Nieuwe leden van VVBHV door kruiselings lidmaatschap met vzw Tolerant:



### **Den Bruinen**

De hengst D'n Bruinen. Werd in 1902 gebouwd in opdracht van de uit Vlaanderen afkomstige familie Wijnen op de werf van Alphonsius Verras te Paal (Zeeuws-Vlaanderen) en ingeschreven als de PI77 (Philippine). Tien jaar later werd het schip verlengd om er een Kromhout motor in te bouwen (als eerste in Zeeland!). Die motor diende oorspronkelijk niet voor de voortstuwing maar eerder voor het ophalen van de netten. Door het dichtslibben en indijken van de krekken langs de Schelde werd in 1917 uitgeweken naar Harlingen (HA51) om dan in 1919 te worden verkocht naar Yerseke (YE199). De nieuwe eigenaars, de familie de Rooij, zou lang met het schip blijven vissen en handelen. Er werd vanuit de Oosterschelde o.a. naar Brussel gevaren waar de mosselen verkocht werden. Later, tot in 1940, werd zelfs op het Franse Roubaix gevaren; dat waren tochten van maandag tot zaterdag (op zondag werd er niet gevaren). Tegen het einde van de tweede wereldoorlog werd de motor in een schuur verstopt om nadien het schip opzettelijk tot zinken te brengen, liever dan dat de terugtrekkende Duitsers het schip zouden aanslaan. Na de oorlog werd het schip weer gelicht, er is tot in 1958 mee gevaren in de visserij. Nadien volgden een reeks particuliere eigenaren die het schip voor diverse doeleinden gebruikten (eerst als drijvende vakantiewoning, nadien als kajuitjacht, tochten naar de Wadden, maar ook naar Frankrijk en Ierland). In 1999 tenslotte kocht Tolerant het schip aan. Lengte: 13m50, breedte: 4m40, diepgang: 80 cm.

### **Jan Korneel**

De hengst Jan Korneel. Werd gebouwd op de werf van J.F. de Klerk in Kruispolderhaven, gemeente Hontenisse (Zeeuws-Vlaanderen). Het werfboek van de Klerk vermeldt dan een "Nieuwen Hingst van 29 vt vlak", gebouwd in 1908 voor Norbert Rammelo (een naam die je in de visserij regelmatig tegenkomt). In tegenstelling tot D'n Bruinen werd dit schip niet verlengd toen er later een motor in kwam waardoor de oorspronkelijke vorm behouden bleef. Het schip werd oorspronkelijk ingeschreven als CLN 15 (Clinge 15). Veel Vlaamse vissers lieten zich na de Belgische onafhankelijkheid (1830) naturaliseren tot de Nederlandse nationaliteit, anderen, vooral uit Kieldrecht, registreerden hun schip in Nederland, vooral dan in Clinge, vlak over de grens. Ook de Jan Korneel moest, bij gebrek aan voldoende visgronden, verkocht worden. En ook dit schip kwam naar de Oosterschelde, naar Tholen, en werd er geregistreerd als TH 5. Daar werd het schip gebruikt voor de kreeftvisserij. Uiteindelijk geraakte deze hengst ook in particuliere handen. De huidige eigenaars, Rolf en Angelika Bringmann, hebben het schip in drie fasen laten restaureren; de laatste restauratie gebeurde op de CNR te Rupelmonde. Toen werd ook dit schip weer in de oorspronkelijke visserman uitvoering terug gebracht. Rolf en Angelika hebben een vakantiehuis te Stavenisse op Tholen, op wandelafstand van de haven waar de Jan Korneel nu haar thuishaven heeft. Lengte: 11m25, breedte 4m40, diepgang 80 cm.



## **1<sup>e</sup> Nieuwpoort International Boatshow** (werktitel) **22 - 24 oktober 2010**

Van vrijdag 22 tot en met zondag 24 oktober organiseert het stadsbestuur, samen met VVW Nieuwpoort vzw, de 1e Nieuwpoort International Boatshow. Een wervelend evenement dat geen enkele watersportliefhebber mag missen. Zeker niet als je van prachtige boten en jachten houdt.

Wat houdt dit evenement nu precies in en waar gaat dit door?

- De Boatshow gaat door tussen het Kaaiplein aan het stadscentrum van Nieuwpoort en de jachthaven VVW
- Aan het Kaaiplein, in de Vismijn, wordt, in samenwerking met La Bouée Bleue uit Duinkerque een grote Oesterbeurs en proeverij gehouden
- Op de terreinen van en het water rondom de jachtclub VVW Nieuwpoort, houdt Cap Okaz zijn 5<sup>e</sup> tweedehandsbeurs voor watersport.
- Tussen de twee locaties worden allerlei commerciële en informatieve standjes ingericht. Zo zullen verscheidene verenigingen rond varend erfgoed er zich kunnen voorstellen
- Door het plaatsen van pontons op de IJzer wordt een kunstmatig meertje gecreëerd waarop Bloso en andere watersportverenigingen demonstraties zullen geven
- Er worden op het evenement minimum 25.000 bezoekers verwacht.

En waar komt u in het plaatje voor? Wel, langs de kades en pontons tussen het Kaaiplein en de jachthaven wil Nieuwpoort oude vaartuigen laten aanmeren, die zich zo aan het publiek kunnen voorstellen. Nieuwpoort wil u langs deze weg uitnodigen om met uw boot deel te nemen aan dit evenement. Voor meer informatie kunt U terecht bij Toerisme Nieuwpoort.

Zorg dus dat "Varend Erfgoed" niet vergeten wordt, en wees er dus bij op de 1<sup>e</sup> Nieuwpoort International Boatshow van 22 tot 24 oktober 2010. Wij beloven dat wij u een aangename en zinvolle tijd in Nieuwpoort zullen bezorgen.

### **Eric Verdonck**

Diensthofd *Toerisme*  
TEL: 058/22.44.20  
FAX: 058/22.44.28  
Mail: [Eric.Verdonck@Nieuwpoort.be](mailto:Eric.Verdonck@Nieuwpoort.be)