



**Vlaamse vereniging  
tot behoud**  
**van**  
**historische vaartuigen** vzw  
[www.historisch-vaartuig.be](http://www.historisch-vaartuig.be)

Nieuwsbrief 57 - november 2012

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

## Agenda:

**25-28 juli 2013**

Reunie LVBHV

Middelburg en Vlissingen

**23-26 mei 2013**

Oostende voor Anker

**11 mei-2 juni 2013**

Stroppentocht

Lokeren - Duinkerken

**6-7 juli 2013**

Havenfeesten Oudenaarde

**25-28 juli 2013**

Reunie LVBHB Middelburg

**15 augustus 2013**

Havenfeesten Turnhout

**24-25 augustus 2013**

Temse in de Wolken

**7-8 september 2013**

Weekend op de Helling,

Tolerant Rupelmonde

**7-8 september 2013**

Clubreunie VVBHV en deelname

Open Monumenten Dag

**14-15 september 2013**

Scheldefeesten Baasrode

**29 september 2013**

WaterkAnt

### 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

(bestuurder)

0(032) 476 52 22 64

Jan Rutten

pakschuit Amande

(Redacteur)

William Van Laer

mslb Johanna

(Lay-out en opmaak)

E-mail:

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

redactie nieuwsbrief:

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

BNP Paribas Fortis

IBAN BE89 0013 9198 7685

BIC GEBABEBB

## Beste WBHV leden en sympathisanten

Het najaar was druk met veel evenementen die veelvuldig zijn bezocht door de VVBHV-leden. Ondertussen komen de winter en de jaarwisseling alweer in zicht. Voor ons als bestuur komt de tijd er ook weer aan dat we onder meer over de jaarvergadering beginnen na te denken. Op de eerstvolgende jaarvergadering zijn in principe alle bestuursleden op het einde van hun driejaarlijkse bestuursperiode en zullen ze herverkozen moeten worden of moeten er nieuwe bestuursleden verkozen worden. Misschien een goede gelegenheid om het bestuur uit te breiden of een werkgroep te vormen over bijvoorbeeld onze clubreunie/open monumentendag zodat de voorbereidende taken over meer mensen gespreid kunnen worden.

Ook zijn we nog steeds op zoek naar een webmaster om onze website onder zijn/haar hoede te nemen.

Als we informatie over de schepen van onze leden willen documenteren zal er ook iemand het systeem dat we opgestart hebben rond de historische rapporten op zijn/haar schouders dienen te nemen. Een alternatief, iets anders en wellicht iets beters op poten zetten, kan ook overwogen worden.

Taken en ideeën zijn er dus genoeg. Als je je steentje wil bijdragen, laat ons gewoon je voorstel weten, zodat we tegen de jaarvergadering samen de nodige afspraken kunnen maken.

Je schip winterklaar maken heeft voor ieder van ons een andere invulling, zolang je maar niet vergeet van de mooie dagen op 't water te genieten en de nodige voorzorgen tenemen voor koning winter...

Veel groeten,

Namens uw bestuur

Dirk Ramakers

Voorzitter

## Vrijwilligers gezocht

---

### Historische rapporten

Wij blijven aandringen! De VVBHV is nog steeds op zoek naar enkele enthousiaste leden die de volgende klus op zich willen nemen: het opstellen en aanvullen van historische rapporten over de schepen in de VVBHV-vloot. Leden vullen via een sjabloon de gegevens van hun schip in, deze dienen gestroomlijnd en waar mogelijk aangevuld te worden. Op deze manier onderbouwen we als vereniging de historie van onze vloot. Heb je wat vrije uurtjes die je achter je PC wil besteden voor onze vereniging? Meld je dan via [historischvaartuig@gmail.com](mailto:historischvaartuig@gmail.com). Voor extra informatie kan je contact opnemen met één van de bestuursleden. Op de volgende vergadering bespreken we dit item en zoeken eventueel naar een alternatief.



## Zoekertjes

---

### Optimus kookvuur, nog steeds op zoek

Op onze Iemsteraak Jonge Sinjaar koken wij op een petroleum kookvuur van het Zweedse merk Optimus (zie foto's). Maten: ca. 52 cm x 30 cm.

Helaas kan men geen nieuwe vuren meer vinden en ook onderdelen worden steeds moeilijker verkrijgbaar. Ons huidige vuur is geassembleerd uit 4 verschillende vuren, maar de vraag is hoe lang dit exemplaar het nog doet.

Onze vraag: heeft er iemand nog een vuurtje op zolder staan, of onderdelen die we kunnen gebruiken? Alles is welkom, zelfs het minuscuulste deeltje!

Contact: Julien & Lieve Cabuy-Verheyden

Alexander Farneseplein 5

2050 Antwerpen (L.O.)

+ 32 (0) 219 11 10

+ 32 (0) 495 32 21 53

[lieve.verheyden@pandora.be](mailto:lieve.verheyden@pandora.be)



# Om te weten

Bron: Wikipedia

## Draadloze communicatie

### Van Chappe naar de VHF Marifoon in drie delen.

#### Deel 1 Claude Chappe

Als we voor het gemak even het communiceren door middel van rook en lichtsignalen, het etsen van berichten op de huid van slaven en daarna het haar weer laten aangroeien even overslaan, komen we terecht aan het einde van de 18e eeuw.

Toen, meer dan 200 jaar geleden was het al mogelijk om berichten met de snelheid van een vliegtuig door Europa te versturen, draadloos en zonder elektriciteit. De Fransman Claude Chappe ontwikkelde een voor die tijd revolutionair systeem van communiceren met behulp van een door hem bedacht systeem van seinpalen.



#### Geschiedenis

De geschiedenis van de telecommunicatie begint met de uitvinding van de telegraaf. Niet het toestel waarmee langs elektrische weg tekens worden getransporteerd.

Reeds vroeger had men zich immers het hoofd gebroken over de vraag hoe berichten snel konden worden overgebracht, sneller althans dan met een per koerier verzonden brief.

Zo kenden in de Oudheid zowel Grieken als Romeinen reeds een primitieve vorm van optische telegrafie.

Op hooggelegen punten ontstaken zij een vuur ter bevestiging van het feit dat een bepaalde gebeurtenis, die algemeen werd verwacht, inderdaad had plaatsgevonden.

Zo'n signaal, dat op andere hoge punten die binnen elkaars gezichtsveld lagen, werd herhaald, had dus een beperkte waarde en was alleen zinvol als van tevoren een afspraak was gemaakt over de betekenis ervan.

Later hanteerde men bij dit soort telegrafie brandende fakkels, waarmee signalen van uiteenlopende betekenis konden worden geseind.

Niettemin bleef deze vorm van communicatie zeer gebrekkig.

#### Seinarm

Een geweldige vooruitgang in de verre berichtgeving was te danken aan de Fransman Claude Chappe.

In 1793, op dertigjarige leeftijd, werd hij belast met het aanleggen van een keten van seininrichtingen tussen Rijsel en Parijs, een afstand van 230 kilometer. Deze stations werden bij voorkeur geplaatst op daken van daarvoor gebouwde torens. Daarop werd een houten stellage aangebracht, bestaande uit een mast, waar aan het uiteinde een draaibare grote seinarm was bevestigd, die zelf ook weer van kleinere seinarmen was voorzien.

Met deze constructie was het mogelijk door verandering in de onderlinge stand van de armen een groot aantal figuren over een afstand van circa vijftien kilometer zichtbaar te maken. Deze figuren stelden letters, cijfers en soms hele woorden voor. Waarnemers op het tweede station 'lazen' met behulp van een verrekijker de waargenomen



tekens en herhaalden deze met hun seinstelling ten behoeve van hun collega's op het derde station en zo vervolgens tot het einde van het traject.

Deze wijze van overdracht van berichten is voor tegenwoordige begrippen nogal omslachtig. Bovendien was Chappe's optische telegraaf alleen bruikbaar bij gunstige weersomstandigheden.

Toch werkte het systeem zo bevredigend dat in de volgende jaren soortgelijke seininstallaties door heel Frankrijk werden aangelegd.

En het duurde niet lang of Engeland, Duitsland, Amerika en andere landen volgden dit voorbeeld, zij het in min of meer gewijzigde vorm. Ook in België werden deze telegraafverbindingen toegepast.



De vinding van Chappe verdient onze bewondering. Niet zozeer voor wat de technische oplossingen betreft, dan wel voor de organisatie van het systeem, dat werkte volgens een streng en goed doordacht reglement, waarbij bovendien de geheimhouding was verzekerd. Verbluffend was

ook de snelheid waarmee de telegrammen werden overgebracht.

Het overbruggen van de afstand Parijs-Rijsel kostte minder dan een kwartier. Chappe's telegraaf heeft gedurende enige tientallen jaren de telecommunicatie op uitstekende wijze gediend, vooral in Frankrijk.

Het einde van dit systeem kwam in zicht toen de elektrische telegrafie het stadium van proefnemingen ontgroeid was. Het is niet eenvoudig

om aan te geven welke natuurkundige of uitvinder het meest heeft bijgedragen tot de ontwikkeling van elektrische telegrafie. Het ging zoals met vele vernieuwingen: verschillende onderzoekers hebben op verschijnselen gewezen waarmee de elektrische telegrafie in de een of andere vorm kon worden verwezenlijkt. Een bruikbare stroombron, de zuil van Volta, kwam al in 1800 beschikbaar. Ampère toonde in 1820 aan dat men de uitwijkingen van een magneetnaald, geplaatst bij een geleider waardoor een stroom gaat, kon gebruiken om over verre afstanden informatie over te brengen. Het verschijnsel was eerder in dat jaar ook door de Deen Oersted waargenomen. In 1820 ontdekten Arago en Gay-Lussac het elektromagnetisme. Toen tenslotte in 1827 Ohm zijn beroemde wet formuleerde, waren de voornaamste voorwaarden voor een snelle ontwikkeling van de elektrische telegrafie aanwezig. Uitvinders en technici konden hun gang gaan...



## België

Ongeveer twee eeuwen geleden werden plannen gesmeed om België, toen nog een deel van het Franse keizerrijk, aan te sluiten op het optische telegraafnet van Frankrijk. In 1803 werd Brussel aangesloten op de Ligne du Nord, de lijn van Parijs naar Rijsel. Later werd die lijnen verder doorgetrokken naar Antwerpen en Vlissingen en tenslotte naar Amsterdam. De verbinding bleef bestaan tot Napoleon definitief verslagen werd en aan de Franse overheersing van Nederland en België definitief een einde kwam. In de euforie die volgde werd veel van wat Frans was afgebroken. Dat gold ook voor de optische telegraaf.

## Belgische Opstand

In de Nederlanden verdween de Chappe na 1814 definitief uit het landschap. Wel kwam er een tijdje een vervanger. Toen tijdens de Belgische Revolutie (Belgische Opstand) een snelle verbinding nodig was tussen Den Haag en het Nederlandse leger in België, kwam er weer een optische telegraaf. Dit maal werd gekozen voor een totaal ander systeem. Ingenieur Antoine Lipkens, de latere oprichter van de Koninklijke Academie (de voorloper van de huidige Technische Universiteit Delft) ontwierp een nieuw telegraafstoel dat zeer snel werkte. Hij slaagde er in om in enkele dagen een nieuwe telegraaflijn van Den Haag naar het zuiden aan te leggen. Die lijn bleef in bedrijf tot 1839, toen tussen België en Nederland een definitieve vrede werd getekend.

## Beursspeculant

Particulieren hadden geen toegang tot het optische telegraafnet. Alleen de overheid kon ervan gebruik maken. Een uitzondering werd gemaakt voor de zeer populaire en voor de Franse overheid winstgevendende Parijse loterij. De winnende getallen mochten bij uitzondering over het telegraafnet worden verstuurd.

In België vond de overheid de investeringen voor een optische telegraaflijn niet nodig. Wel kwam in 1834 een beursspeculant op het idee om zo'n lijn te gebruiken voor het doorgeven van beursberichten tussen Antwerpen en Brussel. Daardoor wist hij eerder het koersverloop en kon hij volkomen legaal grote winsten maken. Zijn collega's lieten het er echter niet bij zitten, wat uiteindelijk leidde tot een ware beursoorlog. Tussen Brussel en Antwerpen waren op een gegeven ogenblik zelfs meerdere optische telegraaflijnen in gebruik! De komst van de elektrische telegraaf, die voor iedereen toegankelijk was, loste deze bizarre situatie op.

# Het oeuvre van Colin Archer, ontwerper bij uitstek

Bronnen: Jack Vogelaar, Wikipedia, [www.redningsselskapet.no](http://www.redningsselskapet.no)



Colin Archer werd beroemd met het schip de Fram. Met dit schip is de Noor Fridtjof Nansen naar de Noordpool gereisd en is een andere Noor, Roald Amundsen naar Antarctica gevaren om daar, nog net voor Robert Scott, als eerste de Zuidpool te bereiken. Colin Archer heeft echter veel meer schepen ontworpen. Hij heeft in de eerste plaats naam gemaakt met de ontwerpen van voor die tijd buitengewoon zeewaardige loodsjollen en reddingsboten.

Dit artikel belicht vooral dat aspect van zijn veelzijdig vakmanschap. Al met al een verdiend eerbetoon aan een unieke persoonlijkheid wiens ontwerpen tot op de dag van vandaag in de scheepsbouw van invloed zijn.

## Loodsboten

Naar aanleiding van het grote aantal omgekomen loodsen langs de Noorse kust ontwierp Archer in 1870 een boot die het loodsenwerk veiliger moest maken. Hij werd Minnie gedoopt, maar ofschoon de loodsen haar wendbaarheid en zeewaardigheid prezen, was Archer er nog niet helemaal tevreden mee en bouwde een jaar later de That, een spitsgat walvisboot, uitgerust met stag en gewoon sprietzeil. Dit was het prototype van de thans zo bekende loodsjol.

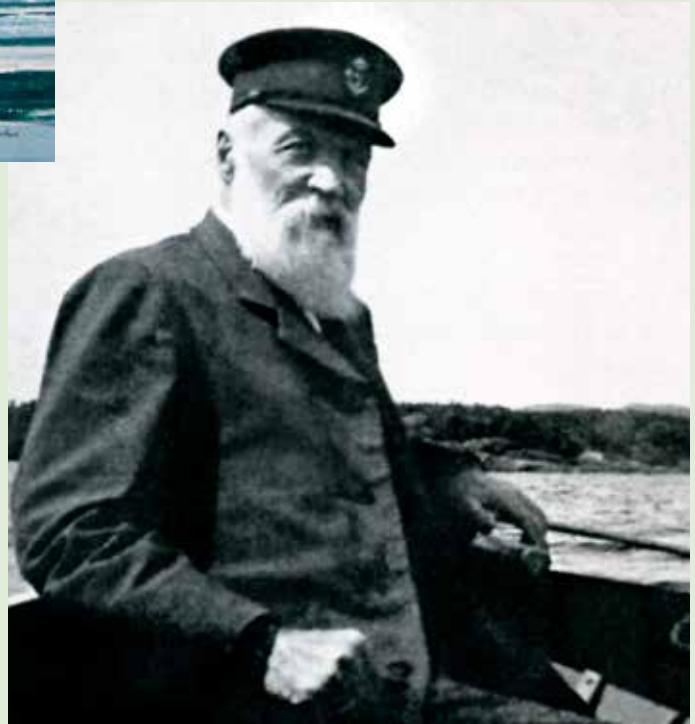
Na 1876 bouwde hij alle schepen volgens het golflijnprincipe, een theorie van de Britse ingenieur John Scott Russell dat als een schip zich door het water beweegt, er door de weerstand twee soorten golven ontstaan, één bij de boeg en één bij het achterschip. Om die weerstand te verminderen moet de waterlijn van het schip bij de boeg en het achterschip beantwoorden aan de golfvormen. Hoewel Archer het steeds drukker kreeg met het bouwen van allerlei soorten vaartuigen week hij niet af van zijn principes dat bij de bouw degelijkheid en veiligheid voorop moesten staan. Men kon met hem marchanderen over de prijs maar niet over de deugdelijkheid. Dat dit geen holle frases waren, blijkt uit het feit dat er nog tientallen door hem gebouwde schepen in de vaart zijn, sommige al meer dan honderd jaar!

## Jachten

Men associeert Colins naam vooral met loodsjollen en reddingsboten, maar hij begon met jachten. Het schip dat hij in 1867 bouwde was een soort Schotse vissersboot met twee masten en een schoenertuig, dat hij Maggie doopte en jarenlang in het bezit was van de familie Archer. Zijn bekendste was ongetwijfeld de 11,9 meter Lange Storegut, die hij bouwde in opdracht van de Noorse jachtenfanaat Wilhelm Wolf (in zijn leven bezat hij 23 jachten, waarvan er drie door Archer werden gebouwd). De eigenaar won er veel prijzen mee. Dat Colin fraaie, snelle jachten afleverde, ontging ook de bekende Rotterdamse zeezeiler J. van Rietschoten niet. In 1902 gaf hij opdracht tot de bouw van de Heijmen. Archer bouwde in totaal een zeventigtal pleziervaartuigen.

## Reddingsboten

In 1887 vroeg dokter Oscar Tybring de botenbouwer Archer of hij geïnteresseerd was in de oprichting van een Noorse reddingmaatschappij. Tybring liep al jaren met die gedachte rond, maar kreeg onvoldoende steun van anderen die meenden dat de Noorse kust zich niet leende voor een reddingwezen, zoals die reeds functioneerde in andere Europese landen. Ook Archer was het daarmee eens; de meeste schepen vergingen in open zee en niet op de kust.



Voorals vissersboten en hun opvarenden vonden vaak een graf ver van huis. Dus was het zaak, redeneerde Archer, reddingsboten op zee te laten kruisen en de vissersboten te vergezellen naar de visgronden. Medio 1891 was er voldoende geld om de Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning op te richten en Colin Archer een jaar later opdracht te geven de eerste reddingsboot te bouwen volgens zijn eigen tekeningen, maar



waarin enkele ideeën van andere ontwerpers waren verwerkt. Het werd een spitsgat double ender met een doorlopend dek. De afmetingen waren: lengte o.a. 14,05 m, breedte o.a. 4,60 m en diepgang 1,94 m. Het had een ijzeren kiel van 7 ton en een zeilareaal van 74,98 m<sup>2</sup>, bestaande uit grootzeil, fok en bezaan. Daarenboven konden nog twee kluivers en een topzeil worden gevoerd. Benedendecks kwamen drie waterdichte afdelingen met doorgangsluiken, waarvan de middelste de kajuit was met twee kooien, banken, kasten en dergelijke. Ook in de beide andere afdelingen werden twee kooien afgetimmerd. De verzonken open stuurkajuit was van waterdichte schotten en een afvoer voorzien. Dit prototype kreeg het bouwnummer 54 en kostte 10.903,43 NOK, bier voor het werkvolk meegerekend. Het werd bij de tewaterlating in augustus 1892 naar zijn ontwerper en bouwer Colin Archer gedoopt als dank voor zijn inzet. De trotse schipper Nicolay Anthonisen was zeer ingenomen met zijn reddingsboot. Hij prees zijn wendbaarheid, zeewaardigheid en zeilvermogen. Aangezien er in totaal vijfendertig reddingsboten van dit type werden gebouwd, mag men concluderen dat Anthonisen niet overdreef.

De Rednings Skuta no.1 is nog steeds in de vaart, maar hier vind je een foto van rednings skuta 14, de Stavanger.

### Nog steeds varend

Toen de Rednings Skuta no.1 in 1933, na veertig dienstjaren, werd verkocht, had hij een indrukwekkende staat van dienst achter de rug: hij had 67 boten met 237 opvarenden behouden binnengebracht en 1522 vaartuigen geassisteerd! De naam van de maker hield het Noorse reddingwezen in ere door de in 1910 gebouwde Vardø om te dopen in Colin Archer. In 1961 werd de oorspronkelijke boot van die naam in ontredde staat in Amerika ontdekt, naar Noorwegen teruggehaald en opgeknapt. Thans vaart de echte Colin Archer onder de vlag van het Noorse scheepvaartmuseum, onder beheer van de SSCA (Sailing Ship Cohn Archer) en onder bevel van schipper Von Trepka. Het zou Archer goed hebben gedaan te weten dat zijn nu honderd jaar oude geesteskind nog immer van zich doet spreken. Zo stak hij tijdens de Tall Ships Race in 1983 de loef af van 74 schoolschepen door winner over all te worden. De zusterschepen Christiania (RS 10, bouwjaar 1896) en Liv (RS 5, bouwjaar 1894) werden respectievelijk tweede en derde. In de Cutty Sark Tall Ships Race van 1987 werd de Colin Archer opnieuw de beste in zijn klasse en winner over all, wel een bewijs dat zijn prestatie in 1983 geen toevalstreffer is geweest. De Christiania werd ook nu weer tweede. Het is zonder meer indrukwekkend dat deze oldtimers dit presteerden, ondanks de concurrentie van grote marineschepen en moderne zeezeilers. In 1930 werd de laatst Archer-reddingsboot gebouwd en in 1965 uit de vaart genomen.

### Einde van een era

Toen Archer op 8 februari 1921 op 89-jarige leeftijd overleed, had hij meer dan tweehonderd schepen gebouwd, waaronder dus 70 jachten, en verder 60 loodsboten, 14 reddingkruisers en 72 andere vaartuigen, stuk voor stuk juweeltjes van scheepsbouwkunst. De Colin Archer en de zusterschepen zullen ongetwijfeld nog een aantal jaren over de zeven zeeën blijven zwerven, als varende monumenten voor een groot scheepsbouwer.

### En nu?

Nog steeds varen er oorspronkelijk gebouwde Colin Archers op de zeven zeeën. En door het enorme succes van deze schepen worden nu nu nog steeds, op basis van bestaande plannen, schepen van zijn hand gebouwd.



*Onlangs nog zien rondvaren: Marit XIII onder zeil*

## Om te lezen

### De bibliotheek van mijn opa

De afgelopen jaren schreef André Meeusen de verhalen van zijn opa op. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een boek: De bibliotheek van mijn opa. In het boek komen grote en kleine geschiedenis samen. Zijn opa werd geboren op een klipper.

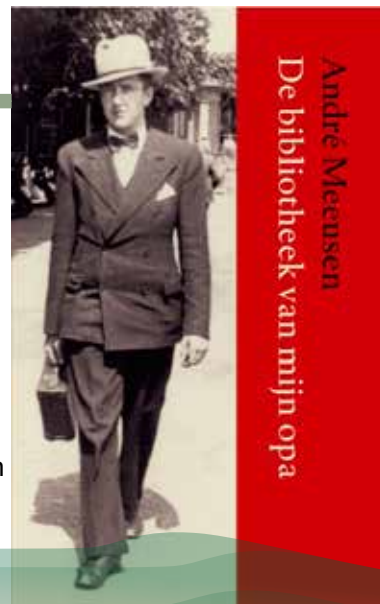
Hij maakte als schipper de Tweede Wereldoorlog, de Watersnoodramp en de Koude Oorlog (een reis naar de DDR) mee. In de oorlog dook hij onder in de Biesbosch, waarna hij de oversteek maakte naar het bevrijde Brabant. Daar ontmoette hij mijn oma. Na de dood van zijn opa vond hij in hun flat het levensverhaal van zijn oma, verspreid over schriftjes en dagboeken. De verhalen van zijn opa en de notities van zijn oma vormen samen hun verhaal van de twintigste eeuw.

Titel: De bibliotheek van mijn opa

Auteur: André Meeusen

ISBN: 9789081397612

Uitgever: Legenda



## Milieunieuws

### Go for LED!

Daar sta je dan met je oude peertje voor het schap met energiezuinige lampen.

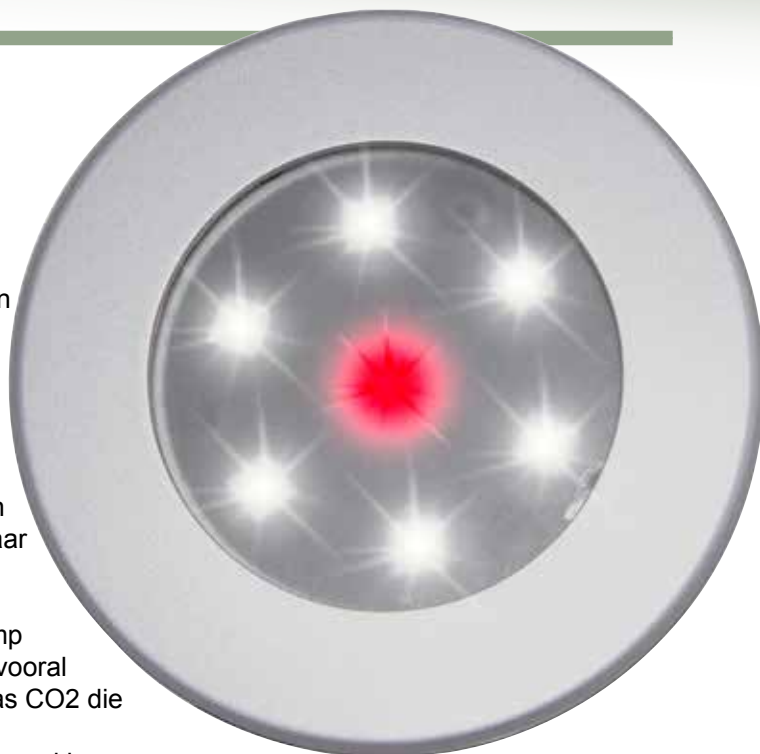
Het aantal watt en de fittingmaat van de oude gloeilamp helpen je niet onmiddellijk verder om een keuze te maken uit de energiezuinige lampen, maar wat dan wel? Kies energiebewust, dan zit je goed.

Uit onderzoek naar de hoeveelheid energie die nodig is voor de gehele levenscyclus (productie, gebruik, afvalverwerking) van LED-lampen, spaarlampen en gloeilampen blijkt voor de huidige generatie LED-lampen evenveel energie nodig te zijn als voor spaarlampen, maar aanzienlijk minder dan voor gloeilampen.

De milieubelasting van verlichting ontstaat tijdens de productie van lampen, tijdens het branden van de lamp en tijdens het verwerken van lampen tot afval. Het gaat vooral om de uitstoot van vervuilende stoffen en het broeikasgas CO<sub>2</sub> die ontstaan

door de verbranding van fossiele brandstoffen voor het opwekken van elektriciteit. Daarnaast is er de vervuiling bij de productie en afvalverwerking van de grondstoffen

Bij de LED-lamp is het plaatje heel gunstig: hier wordt 98% van de totale energie omgezet in licht, en is minder dan 2% nodig voor de productie en afvalverwerking. Vermits deze lampen geen kwik en andere milieubelastende metalen bevatten, zijn ze te verkiezen boven de anderen. Bij aankoop wel oppassen voor lichtkleur, lichtsterkte en sfeer: kijk goed na, liefst bij een brandende lamp/armatuur, of je keuze de goede is.



## Water-rAnt 2012



**ANTWERPEN september 2012**

### **Water-Rant Antwerpen 27 september tot en met 1 oktober**

Donderdag. Om 12.45 uur uit Willemstad vertrokken naar Tholen, sluis mee, dus al om 16.30 uur in Tholen. Onderweg geborduurd. De havenmeester stond ons al op te wachten een Harry was op zijn boot. Toen ik had betaald voor een nacht was Harry al bij Wim aangeland met een taart. We hebben iets gedronken en afgesproken voor morgen. Morgen pas rond 10.00 uur vertrekken, heerlijk, niet haasten. Toen was het "kooktijd". Afwas bijna klaar: regen. Een half uur later weer droog.

Vrijdag . We zouden om 10.00 uur vertrekken, maar helaas pech op de Hero. Er zaten wat moeren los. De hele bende weer aangedraaid en nog even koffie gedronken met Harry met de helft van de taart van Harry. Uiteindelijk zijn we om 11.15 uur vertrokken. Zonnig maar winderig weer. Niet hoeven wachten bij de Kreekraksluis, wel een half uur bij de brug naar het Kattendijkdok. In het Kattendijkdok even rondgedreven tot ons een plaats was geweest. Harry aan de kade, wij ernaast en daarnaast de Odillia. We lagen vast om 16.00 uur. Weer samen met Harry koffie gedronken met de rest van de taart en tegen 18.00 uur naar de loods om iets te drinken. Er werd ook snert met brood geserveerd, lekker, en een praatje te maken. Om 20.00 uur sloot het daar en toen snel gekookt. Om 23.00 uur naar bed en toen bleek de walstroom weggevallen. Lastig, want de diepvries moest uit.

Zaterdag. Bij het opstaan was er nog geen stroom, maar er was wel een sleepboot extra bij ons aangehaakt. De sleepboot Kobbe uit Leuven. Dus koffie en thee gezet op gas. Was ik niet zo ongeduldig geweest dan had ik toch electrisch koffie kunnen zetten. We dronken pas om 11.00 uur koffie. Om 11.30 uur in de loods de welkomst bijeenkomst. Daarna gegeten en een wandeling gemaakt. Tijdens de wandeling waren er verhalen vertellers in de loods. Dat waren wij vergeten, maar wie er bij was heeft genoten, is ons verteld. Bij het MAS in de winkel een plattegrond van Antwerpen gekocht. Tijdig terug voor de BBQ om 18.30 uur. Lekker gegeten met fijne achtergrondmuziek. Toen de muziek echt begon de benen genomen wegens het volume van de bassen->buikpijn. Zondag. Gezamenlijk ontbijt, gezellig. Lekker met roerei, gebakken spek en ander beleg. Het was prachtig weer met wat veel wind, toch veel bezoekers. Wim is mee geweest een boot bekijken en later in het depot van het MAS. Veelal oude spullen met nog vele jaren werk. Ik ben aan boord gegaan en heb geborduurd. Er zijn mensen schipperbitter wezen proeven en onze buurtjes van de Kobbe, die tegenover ons zaten bij het ontbijt, zijn nog even aan boord geweest voor een praatje. Afgesproken met Dirk, van de Odilia, vertrek mogen tegen 10.00 uur. Geborduurd. Wim had ook geen energie meer. Ook deze middag, weer vergeten, verhalen vertellers in de loods. Zo tegen 17.00 uur weer naar de loods en nog met deze en gene gesproken. Tegen 18.00 uur werd het feest uitgeluid, en kon ieder nog zijn bonnen opmaken. Pas tegen 19.00 uur waren we "uitgedronken" en ben ik gaan koken. Lekker geluierd tot bedtijd.

Maandag tijdig opgestaan, met zon en iets minder wind. Boot klaar gemaakt voor vertrek. Alleen gingen er meer boten weg en Dirk wilde eigenlijk met de eerste draaiing van de brug mee om nog mee te kunnen met de sluis. Dus snel gestart om 9.10, 10 minuten warm draaien en om 9.20 uur varen, met deze brugdoorgang mee. Gelukkig maar, want er konden met 5 binnenvaarders, maar zes jachten mee. Wij waren daarvan nummer drie en vier. Bij het aanmelden voor de sluis bleek de sluis al naar onze kant te schutten. Toch nog zo'n half uur wachten. Maar een sluisgang heen en weer kost twee uur. Dus geluk en om 11.00 uur waren we uit de sluis, ook snel.



Daarna over de ZeeSchelde naar Gent, via sluis Merelbeke. Het is heel mooi en duurde tot 17.30 uur en ook daar kwam de sluis al onze kant op. Verder naar sluis Evergem, onderweg begon het een beetje te regenen. Ook daar geluk, ze waren juist aan het uitvaren, het regende zachtjes en dat is zo de rest van de reis gebleven. Hier waren om 19.30 uur buiten.

Rechtstreeks naar Sas van Gent gevaren en om 21.30 uur lagen we op onze plek vast. Nog wat lezen en borduren, een borreltje en op de boot slapen. Morgen naar huis. Dit was het einde van een heerlijk weekend. Hulde aan de organisatoren en de vrijwilligers die dit voor ons, "komers", mogelijk hebben gemaakt.

Corrie Blankers  
mslb HERO



Een loods vol spullen, nog maar deels gerestaureerd



Aan het diner

## Oeschaertiaentje (19)

Fernand Van den Keybus  
uit 'Varen' oktober 1975

Af en toe loopt me de gal wel eens over.  
Zo ook nu.

Ik weet namelijk wat er achter VVW steekt.

Voor de meeste leden is het een vereniging die er maar voor moet zorgen dat ze ongehinderd de watersport kunnen be'drijven', dat ze de nodige documenten bekomen, dat er accommodatie is voor hun jachten, dat ze geïnformeerd worden en dat ze af en toe op een wedstrijd of een feest getrakteerd worden, want: ik betaal toch mijn lidgeld...

Maar, geloof mij maar: er is geen vereniging als er niet een paar idioten zijn die geloven dat het nuttig en nodig is een deel van hun tijd (en ook van hun geld dus) te besteden aan het instandhouden en versterken en uitbreiden van onze VVW. En het is ook zo dat openbare diensten niet luisteren naar individuen, maar wel naar goedgestructureerde vertrouwenswaardige organisaties.

Enige dagen geleden had ik een gesprek met een ander VVW-lid. Het was net na de aankondiging van de nieuwe tarieven voor winterberging. De enige opmerking die me in de maag is blijven steken was: ze willen de kleintjes eruit; het moet hier zeker ook een chichi-club worden?

Voor zoiets ga ik steigeren.

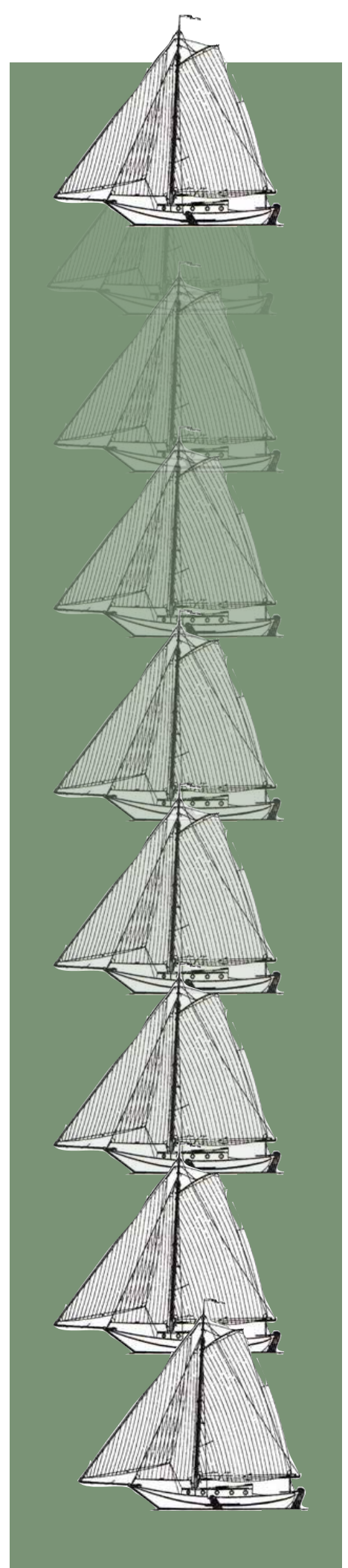
Dat is weer zo'n ondoordachte en onlogische opmerking. Als er sakkertwee één federatie is die ervoor gezorgd heeft dat wij eindelijk het bootjevaren kunnen waarmaken in een ons eigen sfeer, met de middelen die ieder voor zich zich kan veroorloven dan is het wel VVW. Kom me niet vertellen dat er discriminatie geweest is omdat 'hij ne groten boot heeft en ik maar ne kleinen'.

Af en toe mag men er wel eens aan denken dat niemand daaraan iets 'verdient' en dat een vereniging slechts kan bieden wat haar leden geven. En misschien denk je dan even na over wat er gepresteerd wordt voor jou door mensen die steeds op de achtergrond (en soms eens op de voorgrond) werken en vergaderen en bespreken.

En als je dan je VVW-wimpel aan de mast ophaalt dan voel je wellicht een beetje fierheid dat we samen zover geschopt hebben.

Of ben jij ook een van diegenen die de verenigingswimpel alleen voeren bij het naar de winterberging varen?

(PS: De tijd leert ons dat ze slechts verstrijkt,  
zulke opvattingen zijn jammer genoeg van alle tijden - noot van de redactie)



# Kombuiswerk

“Frikadellenbollen” kennen we allemaal, zij het onder de naam “gehaktbal”.

Een recht-toe recht-aan gerecht dat alom geprezen wordt.

We eten het soms met kriekjes, met appelmoes of met groenten.

Maar waarom niet eens een zuiderse variant bereiden?

Subrics dus.

Subrics zijn een traditionele bereiding uit Piemonte en Valle D’Aosta in Italië. Gehaktballen, ginds rissoles genoemd, mét appel. Snel bereid, eenvoudige ingrediënten en smaakvol. Je eet ze met sla en pasta of rijst.



## Ingrediënten voor 4 personen

2 zure appels, geschild, zonder klokhuis, fijngehakt

450 g (kalfs)gehakt

1 geklopt ei

1½ theelepel suiker

Zout en peper

50 g bloem

60 g boter

4 eetlepels rode wijn

## Bereidingswijze

Doe de appels in een kom en voeg gehakt, ei, suiker, zout en peper toe. Meng alles goed door elkaar en voeg een beetje bloem toe. Opnieuw goed doormengen.

Vorm rissoles, langwerpige balletjes, en wentel ze door de rest van de bloem.

Smelt de boter in de pan en bak op een matig vuur tot ze mooi goudbruin zijn.

Voeg de wijn toe en laat nog, onder deksel, 15 minuten sudderen. Serveer warm.

Smakelijk!