



Vlaamse vereniging
tot behoud

van
historische vaartuigen vzw

www.historisch-vaartuig.be

Nieuwsbrief 58 - december 2012

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

Agenda:

2 maart 2013

Algemene Vergadering

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 LVBHV

Middelburg en Vlissingen

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

Water-rAnt

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

redactie nieuwsbrief:

vybhvredactie@yahoo.com

BNP Paribas Fortis

IBAN BE89 0013 9198 7685

BIC GEBABEBB

Beste leden

Zo snel gaat het wanneer je je amuseert, alweer een jaar bijna voorbij. Een jaar met veel evenementen, veel vaarplezier en veel enthousiaste mensen voor ons aller varend erfgoed. Samen bouwen we jaar na jaar aan een breder draagvlak voor hetgeen waar wij als eigenaars van varend erfgoed zoveel van onze 'vrije tijd' aan spenderen: onze passie om ons varend verleden levend te houden.

Dat doen we door onderhoud, misschien zelfs restauratie, maar toch vooral door met onze bootjes te varen en ze aan het publiek te tonen. Dat is wat we graag doen: varen, we komen dan ook graag overal om evenementen meer luister bij te zetten. Dat is natuurlijk zo, maar velen vergeten dat het heel wat inspanningen kost om aan het varen te blijven. Naast de evidente kosten zoals diesel en smeerolie zijn er toch heel wat kosten die vaak niet gezien worden.

Het varen naar evenementen vraagt vaak betaalde overnachtingen in jacht-havens, want dikwijls moet er toch nog voor en na een evenement gewerkt worden. Onderhoud van een boot vraagt niet alleen verf, filters, touwen, helling-beurten, reparaties en vervanging van aan slijtage onderhevige materialen, maar ook vaste kosten zoals verzekering, vaarvignet, ligplaats en de 'afschrijving' van ons vaartuig vergen toch wel een aardig jaarlijks budget. Het doet ons dan ook deugd dat zoveel evenementenorganisaties onze inspanningen naar waarde weten te schatten en onze deelname aan een evenement op zoveel mogelijk manieren veraangename. Onze dank voor jullie werk en voor het vaak zo enthousiaste onthaal! Dat mag ook wel eens een keer gezegd vinden wij.

Jullie bestuur doet ook haar best om onze vereniging draaiend toe houden en jullie als lid waar te bieden voor het lidgeld. Daarvoor zijn we heel erg blij met de steun die we krijgen van onze webmasters en het nieuwsbrief team. Zowel de (nieuwe!) website als de nieuwsbrief zijn een pracht promotiemedium voor onze club! Onze volgende algemene vergadering vindt plaats op **2 maart 2013**. We zijn op dit moment contacten aan het leggen voor een nieuwe en zeer boeiende locatie. Nieuws daarover volgt, maar noteer alvast die datum in je agenda.

Tijdens deze jaarvergadering zal er ook een nieuw bestuur moeten gekozen worden. Alle bestuursleden zijn op het einde van hun (eerste of tweede) driejaarlijkse periode en stellen zich opnieuw verkiesbaar. We willen van deze gelegenheid echter gebruik maken om het bestuur uit te breiden. Waarom zou jij je steentje niet bijdragen in het bestuur? We vergaderen normaal 1x per maand, behalve in juli en augustus. Hoe meer mensen, hoe meer ideeën en hoe meer handen om ze uit te voeren. Zo kan de organisatie van onze clubreunie en Open Monumentendag best versterkt worden daar dit steeds net aansluit op een drukte van vaarvakanties, evenementen enz.

Iets voor jou? Laat het even aan het bestuur weten! Wil je een bestuurs-vergadering meemaken om onze werking eens af te tasten: geen probleem, neem even contact en we spreken het af.

Het VVBHV bestuur wenst jullie en allen die jullie dierbaar zijn fijne feestdagen en een fantastisch nieuw jaar!

Veel groeten,

Namens uw bestuur

Dirk Ramakers

Voorzitter

Kerstverhaal

De scheepsjongen en zijn hond

'Vader!' roept de jongen. 'Vààder!!' Maar vader hoort hem niet. Vader heeft de trossen losgegooid, is reeds in het midden van het kanaal en hoort boven het motorgeronk de ijle stem van de jongen niet. Op weg naar Leuven, vracht lossen en vanavond kerst vieren met zijn zoon. Moeder stierf twee jaar geleden, dus varen ze heen en weer onder hun tweetjes. Het kerstgeschenk voor Bert ligt reeds een week onder de kerstboom. Nou ja, onder de dennentak, hangend aan de schouw in de roef.

'Bert mag vandaag lekker in het vooronder blijven met zijn boek, dit tochtje kan ik wel alleen aan, slechts drie uur varen, tegen vijven zijn we er,' denkt de schipper hardop. 'En als we afgemeerd zijn, roep ik hem boven.' Bert staat beduusd te kijken naar de Vertrouwen, die uit het zicht verdwijnt, een rookpluim met zich meeslepend. 'Wat nu?' mompelt hij tegen de hond, hem aaiend achter de oren. Een rilling trekt door het dier, de stoomwolkjes uit zijn muil verdwijnen in de ochtendmist. 'Dan moeten we te voet naar Leuven, dat halen we wel tegen de avond.' Resoluut zet hij er een flinke pas in, met Flo in zijn zog.

'Ik had vader moeten verwittigen dat ik even aan wal ging,' mijmert hij. Flo kijkt hem met slimme ogen aan. Intussen dwarrelen de eerste sneeuwvlokjes geluidloos uit de hemel naar beneden.

'Brrr,' bromt Bert. Flo antwoordt met een beduusd blafje. Koud heeft Bert het. Niet gedacht dat hij lang buiten zou blijven, dus te dunne klederen aan, enkel zijn kiel. 'Maar van flink stappen krijgen we het wel warm.'

In de verte verschijnt de eerste brug reeds. Nog even hoopt Bert dat de Vertrouwen oponthoud heeft en daar ligt te wachten. Even later merkt hij dat deze gedachte slechts ijdele hoop was.

Met flinke tred stapt hij verder langs het jaagpad. IJskoude voeten. Zijn schoenen zijn ondertussen doornat geworden, zijn hardos en schouders ook. En zijn oren: koud, gevoelloos en pijnlijk tegelijkertijd. Zijn handen zitten in de zakken van zijn kiel, dus die zijn lekker warm. En honger, honger heeft hij. Het is dan ook van gisteravond geleden dat hij een bol soep had. Intussen is zijn stemming beneden alle peil gezakt.

'Wat een toestand,' mijmert hij. 'En dan dit leven. Waarom wonen we niet in een warm huis, zoals andere kinderen? Met een moeder die lekker kookt, me warme melk voorschotelt als ik thuis kom?'

Peinzend loopt hij verder. Flo volgt lijdzaam. Stilaan wordt het donker. Al uren is hij aan het stappen.

'Wat zou vader denken als hij merkt dat ik niet aan boord ben? Heeft hij het al gemerkt?'

Het is ondertussen opgehouden met sneeuwen, maar een venijnige oostenwind steekt de kop op. De eerste sterren verschijnen aan de donkerblauwe hemel. Nog twee bruggen, hij weet waar de lossteiger is. Twintig minuten. Dan is hij terug bij de Vertrouwen... en bij vader.

In de verte ziet hij iemand op het jaagpad. Dichterbij komend, ziet hij dat het een jongen van zijn leeftijd is.

Opgedoft als een rijkeluiskind. Fluwelen cape, lederen kaplaarzen, rode hoed, handschoenen in pels, wollen sjaal.

'En ik loop er als een schooier bij,' denkt hij. Vlakbij is hij nu. Sluw kijkt de jongen naar Bert. Wantrouwend.

'Wat loop jij hier te doen?' zegt de jongen bars. Intussen monstert hij Flo, alsof het een kwaadaardige wolf was. Flo trekt de lippen op, hij voelt de vijandschap.

'Ik loop naar Leuven,' zegt Bert. 'Mijn vader vertrok met de Vertrouwen zonder mij.'

'Leuke vader,' antwoordt de jongen. 'Maar ja, aan zo'n schooier als jij zal hij toch niet veel hebben.'

'Mijn vader is de beste vader van de wereld. Hij is schipper op de Vertrouwen en we varen samen vrachten door het hele land.'

Waarom flapt hij dit alles eruit, ter verdediging? Moet hij dat? Is hij een minder mens?

'Dan ga jij niet naar school,' zegt de jongen. 'Poeh, dommerik. Jij kan dus niet lezen en schrijven, en natuurlijk niet rekenen,' grijnst hij.

'Toch wel, ik oefen elke dag. Vader helpt me.'

'Mijn vader is notaris en heel rijk.'

Bert kijkt hem aan, zonder antwoord te geven.

'En ik zit op een dure kostschool en heb nu vakantie op het landgoed. Wat anders dan leven op een modderschuit zoals jij,' zegt hij boosaardig.

Bert wordt stilaan boos. 'Verwend joch,' denkt hij.

'De Vertrouwen is geen modderschuit! Ze is heel mooi en we vervoeren aardappelen.'

'Ah, piepers! Hebben jullie toch iets te eten,' grimast de jongen laatdunkend.

'Aardappelen zijn lekker en we hebben er vis bij, of spek!'

'Spek, voer voor arme mensen.'

'Wij zijn niet arm,' riposteert Bert.

'Ik heb een paard,' zegt de jongen plots. 'En een nieuwe fiets en mijn vader heeft een automobiel. Hij is nu met moeder naar Zwitserland.' Alsof hij daardoor de belangrijkste jongen van het land is. En de gelukkigste. 'En op zondag gaan wij altijd naar de film in de stad,' komt er nog achter.

'Zo is het genoeg,' denkt Bert. Wat een pocher. Alsof je al die dingen nodig hebt om gelukkig te zijn. En wat met de vrijheid op het water? De eenden, zwanen, vissen, de ochtendzou in de nevel, het groene landschap, witte en grijze wolken in een blauwe hemel, de andere schippers, de kameraadschap, ...vader.

'Kan jij vissen?' vraagt Bert. De jongen kijkt hem schaapachtig aan.

'En zwemmen?' Gefriemel aan de zoom van zijn cape.

'Vertelt jouw vader 's avonds een verhaaltje voor je naar bed gaat?' Een duistere blik, gefronste wenkbrauwen.

'Heb jij vriendjes waarmee je vloten bouwt?' Opgehaalde schouders.

'Ken jij het zwiepende geluid van een zwaan die uit het water opvliegt?' Onbegrip.

'Kan jij een paalsteek achter je rug leggen?' Neergeslagen ogen.

'Laat jij je aan een touwtje achter een schip meeslepen in de zomer?' Een stomme grijns.

'Kan jij een landvast in een keer over een meerpaal werpen?'

'Euh,' klinkt het.

'En vind jij een regenboog mooi?' Een voet begint zenuwachtig heen en weer te draaien. De jongen antwoordt niet. Weet niets te antwoorden. Bert heeft er geen zin meer in. Hij is ook niet meer boos op de jongen. Het medelijden komt als een mol stilaan uit z'n hol gekropen.

'Spijtig dat zo'n jongen dit alles moet missen,' denkt hij. 'Dan heb ik toch een boeiend leven. Hard, ja, maar leuk. En met een vader die samen met mij kerst viert.' Zijn gedachten dwalen af. Nog even en hij ziet vader terug. En vanavond krijgt hij zijn kerstgeschenk. Bij de dennentak. En vader krijgt van hem een pakje pijptabak, van die lekkere die naar karamel ruikt. En dan hebben ze snert. Met een klui. En pudding achteraf, dat heeft vader reeds verklapt. Een reuzefijne kerst. Hij is tevreden met weinig. Maar gelukkig. Geen poeha.

'Zo, ik moest maar eens gaan. Naar vader, die zal wel ongerust wezen,' zegt Bert kordaat.

De jongen antwoordt niet, kijkt enkel verward naar Bert. Twijfelt of hij zijn laatste kruit zal verschieten om die schooier op zijn plaats te zetten. Bert draait zich om en stapt weg, Flo volgt gehoorzaam, na een laatste blik op dat rare schepsel. Als Bert enkele stappen ver is roept de jongen hem na: 'En voor de kerst krijg ik een koets!'

'En ik een lekker warm hemd,' denkt Bert, want dat had hij in de kast zien liggen.

Jan, december 2012



Om te weten

Bron: Wikipedia Lowtechmagazine.be

Van Chappe naar de VHF Marifoon in drie delen. Deel 2: "Morse & Marconi"

Na vijftig jaar verdween de optische telegraaf van Chappe even snel als hij gekomen was, door de opkomst van de elektrische telegraaf. In Frankrijk werd de laatste optische telegraaflijn in 1853 stopgezet, in Zweden was de technologie nog tot 1880 in gebruik. Ook in het trein en scheepvaartverkeer werd de optische telegrafie vervangen door elektrische varianten, al wordt er in de scheepvaart in noodsituaties nog altijd gebruik van gemaakt (door middel van vlaggen of seinlampen). De elektrische telegraaf had geen last van mist, wind, zware regenval of laaghangende bewolking, en kon ook 's nachts worden ingezet. Bovendien was de elektrische telegraaf goedkoper dan de mechanische variant. De boodschap kon ook veel moeilijker onderschept worden dan bij de optische telegrafie. De elektrische telegraaf maakte ook intercontinentale communicatie mogelijk, wat quasi onmogelijk was met behulp van de optische methode.

Samuel Morse



Samuel B. Morse, een portretschilder, maakte in 1832 als passagier een zeereis van Frankrijk naar Amerika. Onder de passagiers bevond zich een goochelaar. Deze nam een hoefijzer, wond er een elektrisch snoetje omheen en sloot dat snoer aan op een batterij. De batterij, uitgevonden door de Italiaan Volta, bestond al een jaar of zeven. De goocheltruc was dat de spijkers naar het hoefijzer vlogen en eraan vast bleven kleven. De toeschouwers begrepen er niets van. Als de batterij werd losgemaakt vielen de spijkers eraf. In feite was het hoefijzer een elektromagneet geworden, in tegenstelling tot de gekende permanente magneet. Morse, die de 'truc' aanschouwde, kreeg een historisch superidee. Hij sloot zich dagenlang op in zijn hut om zijn idee uit te werken: het moest mogelijk zijn een verend inktpenntje door middel van zo'n elektromagneet te laten bewegen en op papier te laten 'schrijven' door de aangesloten batterij aan en uit te schakelen. De elektriciteitsdraad kon je net zo lang maken als je wilde, dus met de batterij meters verderop werkte het ook. En met een veel hogere elektrische spanning konden nog grotere afstanden overbrugd worden, tot kilometers ver!

Wat was het nut van dit alles? Wat zag Morse in gedachten al gebeuren? Hij zag in zijn verbeelding dat je signalen zou kunnen geven naar iemand verderop, dus uit het zicht. Aan/uit, aan/uit, streepjes tekenend. Daar moest je toch wat mee kunnen!

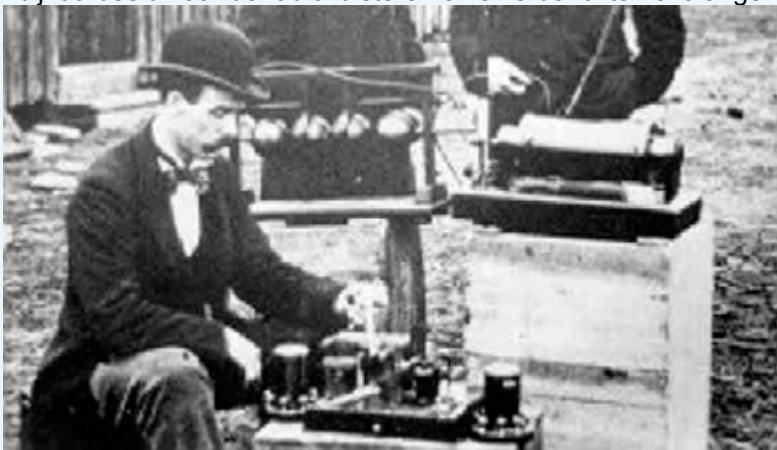
Eenmaal terug in Amerika begon hij een instrument bouwen dat na enige jaren aan zijn verwachtingen voldeed. Er kwam meer bij kijken dan hij gedacht had. Morse offerde zijn laatste geld op aan het project totdat het er 'professioneel' uitzag: een elektromagnetische machine met een papierlint dat door een inktpen werd aangeraakt, en dus 'schreef,' als er elektrische stroom doorheen liep. Heel kort stroom inschakelen werd een inktpuntje en iets langer stroom geven werd een inktstreepje. De elektromagnetische schrijver werd bij de ontvangende persoon geplaatst en de batterijschakelaar, de seinsleutel, bij de verzender. Nu moest hij iets

verzinnen om tekst met deze streepjes weer te geven: elke letter, cijfer en leesteken moest voorgesteld worden door een combinatie van punten en strepen. Morse ontwikkelde een code, die toeliet om op snelle, efficiënte manier teksten door te sturen, veel sneller dan het versturen van een bericht per renpaard en per postkoets. Hij stierf in 1872 op 81-jarige leeftijd in New York.

A	.-	M	--	Y	-.--	6	-....
B	-...	N	-.	Z	--..	7	--...
C	-.-.	O	---	Ä	.-.-	8	---..
D	-..	P	-.-.	Ö	---.	9	----.
E	.	Q	--.-	Ü	..--	.	.-.-.-
F	..-.	R	.-.	Ch	----	,	--...-
G	--.	S	...	0	----	?	..--..
H	T	-..	1	!	...-
I	..	U	...-	2	..---	:	---...
J	.-.-.	V	...-	3	...--	"	.-.-.-
K	-.	W	.-.	4-	'
L	.-..	X	-.-.	5	=	-...-

Marconi

De Italiaanse uitvinder Guglielmo Marconi werd in 1874 geboren in Griffone bij Bologna. De elektrotechnisch ingenieur legde met zijn uitvindingen de basis voor de moderne communicatie. Door zijn werk kunnen we bijvoorbeeld naar de radio luisteren en sms-berichten ontvangen en versturen.



Reeds in 1890 slaagde Marconi er in om draadloos telegrafische signalen over te brengen. Vijf jaar later kon hij berichten verzenden over een afstand van meer dan twee kilometer. Dit was mogelijk door zijn belangrijkste uitvinding: de antenne. In 1896 kreeg hij een patent op "draadloze telegrafie". In tegenstelling tot vroeger was er geen "draad" meer nodig tussen zender en ontvanger. Dit was niet alleen kostenbesparend, maar tevens het begin van mobiele ontvangst.

Marconi's Wireless, Telegraph Company

In Groot-Brittannië deed Marconi belangrijke onderzoeken, waar hij op uitnodiging van de Engelse post zijn bevindingen verbeterde en tevens nieuwe vondsten deed. In Engeland werd ook de maatschappij opgericht, Marconi's Wireless Telegraph Company, die zijn uitvindingen te gelde maakte. De eerste daad in 1898 van het bedrijf was het tot stand brengen van een radioverbinding tussen de vaste wal en het lichtschip East Goodwin. In juli 1900 diende de Britse marine zich aan als de eerste echte klant voor deze toepassing en bestelde een aantal radiotoestellen voor de oorlogsvloot. Hiermee werden berichten in morsecode verzonden en het beroep van Marconist was geboren.

Vanaf 1900 verzorgde hier de Marconi Marine Communication de radioverbinding met de mailboten via een kabel naar Oostende



In 1901 slaagde Marconi er als eerste in signalen over de Atlantische Oceaan over te brengen. Dit was een grote sensatie, want voorheen had men dit, door de kromming van de aarde, niet voor mogelijk gehouden.

Lowtech internet

Er werd intussen een variant ontwikkeld met een toetsenbord, zodat ook mensen die geen morsecode kenden, berichten konden versturen en in de jaren dertig werd een methode ontwikkeld waarmee ook beelden konden worden overgeseind. De elektrische telegraaf is dus eigenlijk de voorganger van e-mail en internet.

Het internet en e-mail gebruiken in essentie dezelfde technologie als de optische en de elektrische telegraaf: deze communicatietechnieken maken gebruik van codetaal en tussenstations om berichten over grote afstand over te seinen, de optische telegraaf gebruikte visuele tekens, de elektrische telegraaf punten en strepen, het internet gebruikt enen en nullen.

E-mail is veel sneller en efficiënter dan de optische telegraaf. Maar dat neemt niet weg dat de lowtech voorganger van de elektronische post min of meer hetzelfde resultaat bereikte zonder draad en zonder energie, terwijl het internet uit een kluwen van kabels bestaat en aan een razend tempo onze energiebronnen uitput. We zitten er niet op te wachten, maar op een dag zou de technologie van Claude Chappe wel eens een gedwongen renaissance kunnen beleven.

Wim



Motorbouwer La Meuse

Belgische motorenbouwers: La Meuse Société de La Meuse

Het S.A. Ateliers de Construction de La Meuse werd in 1836 gevestigd te Luik en kreeg in 1872 haar huidige naam. Oorspronkelijk bouwde en ontwierp dit bedrijf zware machines waaronder pompen, ketels, turbines en dergelijke voor gebruik in de staal- en steenkoolindustrie. Later begon men, door het veranderen van prioriteiten binnen het bedrijf, via de dochteronderneming Société de La Meuse met het ontwerpen en bouwen van stoomlocomotieven voor de zware industrie. Vanaf ongeveer 1928 zijn daar stationaire en scheepsmotoren bij gekomen.



ATELIERS DE LA MEUSE CONSTRUCTION
LA MEUSE
FONDÉE EN 1836 SOCIÉTÉ ANONYME
SCLESSIN-LIEGE
Moteur DIESEL Rapide. Système OBRAM

Vitesse de rotation :
500 - 1000 - 1200 tours-minute
Excellente vitesse à 500 tours min.
Consommation à 90 C.V.
186 gr. de gas oil par cheval-heure
à 90° d'inclinaison.

Alésage 225 mm. - Course 90 mm.
4 valves

Encombrement :
Longueur 1400 mm.
Largeur 600 mm.
Hauteur 1100 mm.

Poids : 100 Kgs y compris le volant
de 200 Kgs.
Prix de revient garanti par chev. heur.
15 centimes

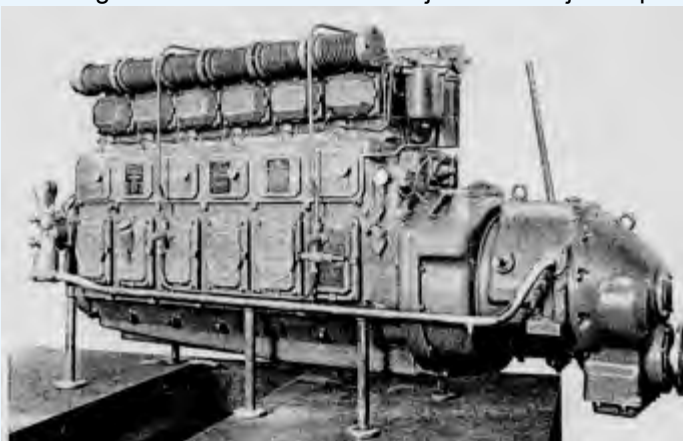
Pour tous renseignements et devis s'adresser à l'Agent Général de votre pays ou directement
à
H. VERHOEVEN, Quai Jordeans, ANVERS

BRABANT : A. Timmermans, ingénieur, avenue de Moss, 115, Bruxelles.
HAINAUT : G. Beaudet, ingénieur, rue de Nivelles, 8, Marchiennes-sur-Poer.
LIÈGE : Ateliers de La Meuse à Sclessin.
PROVINCE DE NAMUR : Aggr. l'ingénieur H. G. S. 38, rue des Moulins, Huy.
LUXEMBOURG : Mr Paul Gilbert, ingénieur, 93, Grand'Rue, Luxembourg.

Maar medio jaren '50 kreeg de Waalse fabrikant het moeilijk, talloze bezuinigings- en ontslagrondes werden doorgevoerd, maar dat mocht niet meer baten. Société de La Meuse sloot voorgoed haar Luikse werkplaatsen en verdween na ruim 30 jaar van de maritieme markt. De vele werknemers vonden een nieuw onderdak bij collega en stadsgenoot Cockerill.

Middelsnellopers

La Meuse motoren werden in series gebouwd van 1 tot en met 12 cilinders. Oplopend in gewicht van 500 tot 8800 kg, en vermogens van 8 tot 700 pk. Vanaf de 4-cilinders hebben de zuigers een diameter van 175 mm met een slag van 225 mm en werd er bij de BT4s bij 750 tpm 30 pk per cilinder opgewekt.



De maritieme series van 8- t/m 12-cilinders zijn in V-vorm gebouwd met twee nokkenassen per cilinder. De in- en uitlaatkleppen waren horizontaal uitgevoerd. De V-motoren hadden een zogenaamde *dry sump*, iets wat modern was voor die tijd. Starten kon zowel elektrisch en pneumatisch. Bij alle La Meuse motoren werd de ontsteking geregeld via het systeem van Oboram.

Dry sump
Met een dry sump heb je twee pompen. Een voor de aanvoer van

smeerolie naar de motor en een voor de afvoer van de olie uit het carter. Dit laat toe afvoer- en aanvoerdebiet afzonderlijk te regelen, terwijl de aanvoerdruk optimaal ingesteld kan worden.

Het voordeel is dat de motor lager en in lijn met de schroefas kan geplaatst worden. Tevens kan de voorraadtank groter zijn en zo voor afkoeling zorgen. Nadeel is het duurder en gecompliceerder systeem.

Wet sump

De motor heeft een carter onder de motor waar de olie wordt "opgeslagen". Uit het carter wordt het opgepompt naar de verschillende plekken in de motor die gesmeerd moeten worden. Daarna zakt de olie door zwaartekracht weer naar beneden het carter in. Voordeel is het eenvoudig en goedkoop systeem. Het nadeel is dat de motor hoger moet geplaatst worden om het carter eronder kwijt te kunnen.



Systeem O Bram

Nicolas O Bram was een Belgische ingenieur uit Luik. Hij ontwierp een motor meteen vrij compacte voorkamer waar de brandstof rechtstreeks in gespoten werd en vroeg in 1931 een patent aan voor dit systeem. Door deze wervelkamer was het mogelijk om de motor sneller te laten lopen. Een toerental van 1000 toeren per minuut was voor die tijd heel hoog, wij zouden ze nu middelsnellopers noemen. Het voordeel was een veel compactere motor met lage inbouwhoogte, vergeleken met de oude langzaamlopers. Voor ons nu vrij normaal, maar toen toch revolutionair. Het patent werd in 1935 afgegeven. O Bram heeft nog twee patenten uit 1932 en 1936 voor verbetering van de verbrandingskamers op zijn naam staan. Daarnaast is er nog een vierde patent uit 1958: voor een fiets met hulpmotor in het achterwiel. Hij was zijn tijd ruim 50 jaar vooruit.

Het moederbedrijf S.A Ateliers de Construction de La Meuse te Luik bestaat nog steeds. Zij fabriceert en onderhoud voornamelijk stoomturbines en waterpompen voor gebruik in nucleaire kerncentrales en staalfabrikanten als Cockerill.



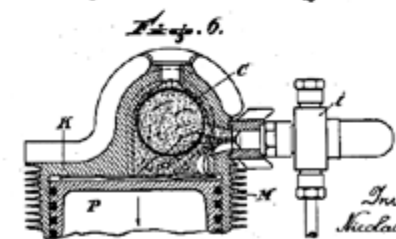
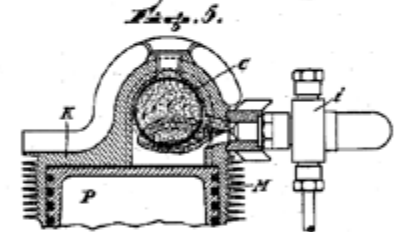
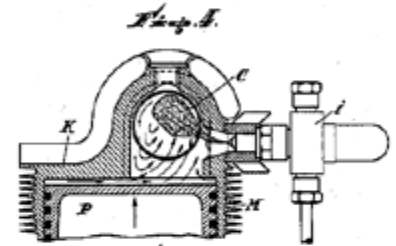
Sept. 3, 1935.

N. OBRAM

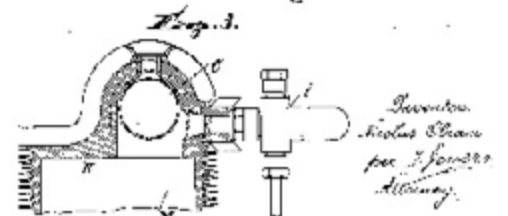
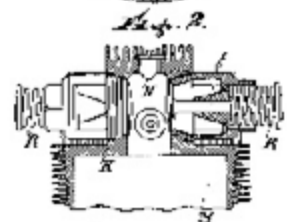
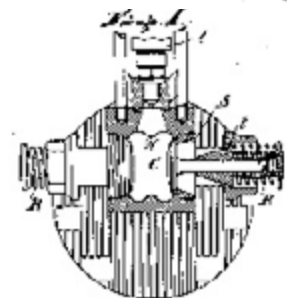
2,013,006

INTERNAL COMBUSTION ENGINE RECEIVING LIQUID FUEL

Original Filed Aug. 20, 1931 3 Sheets-Sheet 2



Inventor
Nicolas O Bram
per J. J. Janssens
Attorney



Inventor
Nicolas O Bram
per J. J. Janssens
Attorney

VVBHV lid in de kijker

Stoomslepers

De eerste stoomslepers waren grote schepen, vanaf 1850 in gebruik in de zeehavens en op de grote rivieren, soms nog met schepraderen. Voor de ketel, de bunkers en het aandrijfwerk was ruimte nodig. Behalve de kapitein en een man aan dek, was tenminste één stoker in de machinekamer bezig het vuur onder de ketel aan de gang te houden.

Toen de dieselmotor rond 1900 in de scheepvaart in gebruik kwam, werden sleepboten de eerste afnemers.

Dieselolie kostte toen nog geen dubbeltje per liter en het scheelde een man aan boord, dus de bedrijfskosten lagen veel gunstiger. De gloeikopmotoren vond men redelijk betrouwbaar. Toen Bosch de verstuiver introduceerde, werden de voordelen nog groter. Niet meer voorgloeien, direct starten en steeds meer vermogen bij kleinere motorblokken.

Net als in de zeilende binnenvaart, had je in de sleepvaart verschillende types, al naar gelang het vaargebied en het vereiste vermogen. Van grote zee- en Rijnslepers, haven- en directiesleepboten tot de kleine opduwers, die de zeilschippers achter de kont van hun schip bonden.

Rond 1920 kwamen in Amsterdam sleepboten met een lage kruiplijn dankzij onder meer een klappbare stuurhut. De roef stond voorop en rondom zat een stevig berghout. Ideaal geschikt voor de smalle Amsterdamse grachten met al zijn bruggen.

Ceuvel, Hondsbosch en ook Boot waren bekende werven, waar ze gebouwd werden.

Er varen nu gelukkig nog ruim tien stoomslepers rond, dankzij deze varende monumenten hebben we nog een beeld, hoe het er vroeger aan toe ging.

Steijwal

In 1921 bouwde de werf Rijnstroom van P. van Eelden in Leiden de Picor: lengte zeventien meter, 3,30 meter breed en 1,80 meter diep.

Dirk Uitzetter, de huidige schipper eigenaar, vertelt:

'Mijn grootvader zeilde op een zeeklipper van 250 ton. Tussen de Eerste en Tweede Wereldoorlog stopte hij en stapte over op een sleepschip. Toen mijn vader veertien jaar werd, kreeg hij van mijn opa een Amsterdammertje om zijn brood mee te verdienen. Dat was de Picor. Hij deed vanalles: zeeschepen assisteren, dekschuiten en houtvloten slepen en bakken stenen ophalen bij de fabrieken langs de rivieren voor alle nieuwbouw in Amsterdam. Spoedig kocht hij een andere boot, hij vond deze te licht. Daarna werd de naam Elta, in 1968 Dolfijn met Botter als schipper.

Hij sleepte vaak sleepkasten en sleepschepen. Er stond een Scandinavische motor in, 45 pk bij 280 toeren. Een Steijwal, maar of die naam klopt weet ik niet zeker. Botter heeft ook de huidige motor gekocht en ingebouwd:

Een Werkspoor 262, 150 pk bij 400 toeren. Van 1945 tot 1961 had die in een logger gedraaid, de VL-28 of VL-128. 'Ik heb geleerd voor machinist en scheepsbouw. Vanaf mijn 23ste voer ik op een baggervlet', gaat Dirk Uitzetter verder.

'Toen de voormalige sleepboot van mijn vader in 1975 te koop kwam, heb ik die teruggekocht uit nostalgie.

We hebben de naam verandert in Gar, Westfries voor garnaal.

Eerst heb ik de Werkspoor beter ingebouwd, want dat was niet goed gebeurd. De Brevo koppeling heb ik vervangen, het is nu een Reintjes op oliedruk. In 1979 zijn er andere kleppen en zuigers in gekomen. Bij een chemische fabriek op de Vondelingenplaat kon ik voor weinig, twee complete Werkspoormotoren ophalen, die daar als noodaggregaat hadden gestaan. Dus onderdelen heb ik genoeg. Het is geen rookbom, er zit nu een watergekoelde uitlaat op. Je ziet geen rook, de motor heeft een schone verbranding. Beide cilinders hebben hun eigen brandstofpomp, om de twee uur moet ik smeren. Ik torn het vlieg wiel op stand en geef een stoot perslucht en hij start. De motor loopt al jaren prachtig.'

Bescheiden duwstevan

'Mijn vrouw komt uit Ierland en zij voer met een spits op Frankrijk. Sinds 1980 varen we samen. We doen veel scharrelwerk. Dekschuiten en kraanpontons verslepen. Assistentie verlenen bij heien en het slaan van damwanden. Bij transporten van grote baggermolens en zandzuigers fungeren wij als achterboot.

Ik wil niet groter, dan moet ik met personeel varen. Het is een historische boot, maar wel een die met zijn tijd is meegegroeid. Op de kop zit nu een bescheiden duwstevan en op het achterdek staan twee koppellieren. Dat is noodzakelijk om ermee te kunnen blijven werken. De houten koekoek moesten we vervangen voor een stevig aluminium luik. We hebben de boot om geld mee te verdienen. Maar aan de indeling hebben we niets veranderd. De Gar heeft een Rijncertificaat, één van de zwaarste keuringen. We mogen in Noord-Duitsland en op de Oostzee varen. We hebben laatst een zuigertje naar Hannover gebracht en we zijn net terug uit Frankrijk. We vervoerden een Multicat naar Honfleur, vlak bij Le Havre. Voor het laatste stuk Seine beneden Rouen, moet je zeepapieren hebben.'

De Gar is het enige Amsterdammertje dat overal naartoe kan. 'We zijn weleens naar de Sleepbootdagen geweest. Bij sleepbootevenementen in België waarden ze het dat je nog steeds met zo'n oude boot blijft werken. Prachtig, die granieten aanrechtjes en al dat poetsen. Maar wij willen met de Gar gewoon onze boterham blijven verdienen. Als wij antieke koperen boordlichten op petroleum op de boot hadden, zouden de mensen van de scheepvaartinspectie in tranen uitbarsten.' 'Ik ben nu 67, we blijven beroepsmatig doorvaren. Dat is nodig ook. Want de AOW is geen vetpot. De tijd verandert. Nu moet je verplicht duwen op het Amsterdam-Rijnkanaal. Als er dan een paar 1000-tonners langs jakkeren, krijgt het materiaal verschrikkelijk op zijn donder. Nog erger zijn de golven, die de draagvleugelboten op de Noord veroorzaken. Liever zou ik dan willen slepen, dat gaat veel rustiger. Alle veranderingen zijn nog geen verbeteringen.'



Kanaal in de kijker

Bronnen: Wikipedia, informatie Binnenvaart - Beeldmateriaal: Koos Fernhout

Pommerœul-Condé

Het Kanaal Pommerœul-Condé vormt de verbinding tussen het Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes in Pommerœul in België, en de Schelde in Condé-sur-l'Escaut in Frankrijk. Het kanaal had een lengte van 11,1 km en telde 2 sluisen. Spijtig genoeg is het momenteel onderbroken door een verzanding nabij de sluis van Hensies.



Geschiedenis

Het kanaal is een verbreding en verkorting van een kanaal uit de negentiende eeuw dat aangelegd werd omdat België in 1830 onafhankelijk werd, waardoor het oude kanaal van Mons naar de Schelde bij Condé plotseling deels in een ander land (Frankrijk) lag en de Fransen hoge tol vroegen voor het vervoer door Condé. Een nieuw kanaal van Nimy bij Mons naar Péronnes, helemaal door België, was het antwoord. Dat kanaal sloot bij Pommerœul aan op het oude kanaal naar Condé. Aan het eind van de vorige eeuw werd besloten dat kanaal ook te verbreden en geschikt te maken voor iets grotere binnenvaart. De Belgen hebben een prachtige grote sluis met een verval van 14 meter aangelegd bij



Pommerœul en het kanaal tot aan de sluis bij Hensies aan de Franse grens verbreed en verdiept. De Fransen hadden er echter geen zin meer in en het kanaal stopt nu bij de sluis Hensies. Het Franse deel is verzand en onbevaarbaar geworden. De prachtige nieuwe sluis van Pommerœul ligt er dus wat verloren bij. Het Belgische gedeelte werd gegraven tussen 1968 en 1982. Het kanaal werd in gebruik genomen in 1982 en had een maximale diepgang van 3 m. De vaartuigen op het kanaal hadden een capaciteit tussen de 1500 en 3000 ton.



Sluiting kanaal



Het kanaal werd gesloten in 1995. De oorzaak was de aanvoer van slib uit de rivieren Haine en Hogneau die het kanaal van water voorzien. Dit zorgde voor het verzanden van het kanaal nabij de sluis van Hensies. Het sediment raakte vervuild en men vond geen oplossing om dit uit te baggeren en te decontamineren. Sindsdien wordt het kanaal enkel nog gebruikt door vissers en waterskiërs. Ook komen er veel vogels voor in dit gebied.



Opnieuw open

Als onderdeel van de nieuwe Seine-Schelde verbinding word er nu bestudeerd of het kanaal kan opgewaarderd voor schepen tot 1350 ton. Maar of dit doorgang zal vinden?

In Memoriam

Vaarwel Museumschip 'Buffel'

Het Maritiem Museum Rotterdam neemt na 33 jaar afscheid van museumschip 'Buffel'. De bezuinigingen in de culturele sector dwingen het museum de exploitatie van het ramtorenschip uit 1868 te stoppen.

In de Kerstvakantie wordt afscheid genomen met tal van evenementen. Meer informatie vind je [hier](#). »



Wim

Oeschaertiaentje (20)

'Varen' november 1975

Den Oeschaert heeft in zijn veelbewogen vaarleven reeds vijf of zes reünies van ronde en platbodemschepen meegemaakt.

Men moet het gezien hebben om zich daarvan een beeld te kunnen vormen: om en nabij de tweehonderd van die ouwerwetse vertroetelde jachten, sommigen rond de honderd jaar oud, liggen allemaal naast mekaar, als haringen in een ton, blinkend en vlaggend in de zon.

Een eivolle haven waarin men alleen een plaatsje vindt omdat de organisatie deugdelijk is en omdat iedereen overvloedig van goede wil en bereidwilligheid.

Weken van tevoren krijgt men van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten uurschema's en havenplannen met maten en nummers. Ergens past je schip daarin. Ik krijg er kouwe rillingen van als ik alleen nog maar denk aan al de organisatieproblemen die zo'n reünie meebrengt. Stel je voor dat je in een haven ineens tweehonderd jachten tussen 8 en 25 meter bij de reeds daar liggende schepen moet bijduwen.

En je mag ze niet óp mekaar stapelen (daar hebben de eigenaars iets op tegen). En minimum zeshonderd mensen (nou ja, je kan opvarenden van r&p's moeilijk zo noemen, maar kom...) moeten gedurende drie dagen eten, drinken, reddingsvesten, water, lucifers, rookbommetjes, knalpotten, T-shirts, onderbroeken en pantoffels kunnen kopen of jatten of lenen...

En minimum tweehonderd honden en zevenendertig katten moeten hun plasje en andere dingen kunnen plegen (elk rond of platbodemschip dat zich respecteert heeft minstens één hond aan boord en zevenendertig eigenaars moeten hun kat sturen om vermaak te bieden aan die honden).

En toch speelt men het klaar: in Hellevoetsluis, in Zierikzee, in Blokzijl, in Monnikendam, in Lemmer, elk jaar een andere haven.

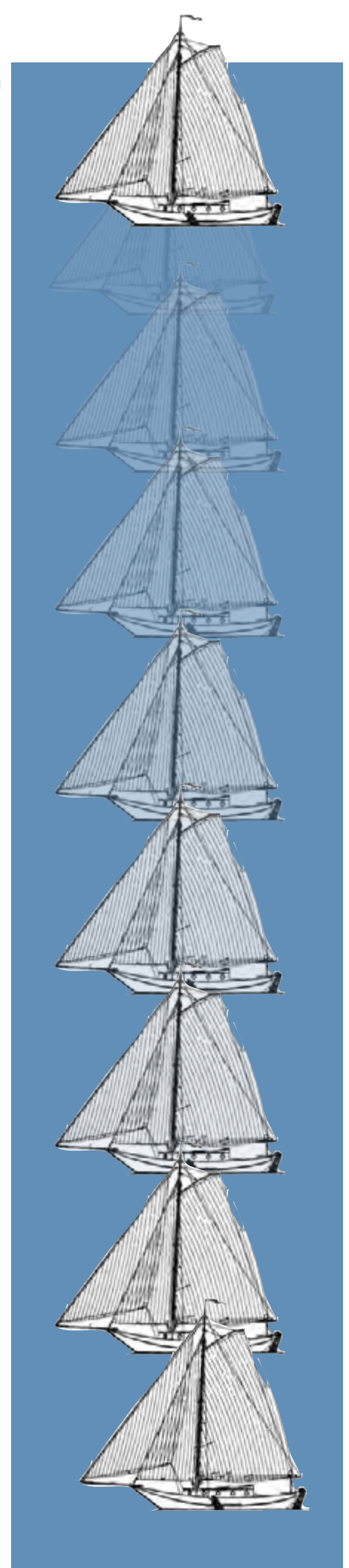
Toen wij het eerste jaar, zo fier als een gieter, den Oeschaert (mastloos nog en ongetuigd) afmeerden naast een botter (een schip met de allure van borst vooruit, buik ingetrokken, denk aan je zuster) nam onze buurman onze splinternieuwe landvasten aan en zijn pijp uit de mond, maakte ze (de landvasten) vast en zei heel vriendelijk en voorzichtig : zijn jullie niet verkeerd, eigenlijk mogen jullie hier niet liggen want dit is voorbehouden voor de reünie van de ronde en platbodems.

Ik zonk toen zowat in de grond van ontgoocheling, maar alvorens de daad bij het woord te voegen had ik nog de moed om eventjes, naar mijn hoogaars onder mijn voeten kijkend, te stamelen: wat denkt u waarop ik sta...

Onze buurman heeft zich daarna drie dagen lang uitgesloofd om zijn blunder goed te maken.

Waarmee ik maar wil zeggen dat ook niet alle platrondeigenaars alle types uit mekaar kunnen houden...

Fernand Van den Keybus



Kombuiswerk

Kip uit het Midden-Oosten

Het winter, de meesten van jullie vertoeven nu aan de wal. Tijd om gebruik te maken van de oven. Dit recept is afkomstig uit Israël en Libanon en combineert frisse en verrassende smaken. Opvallend is het gebruik van alcohol, maar in een winters gerecht best geoorloofd. Het recept is voor een schotel voor 8 personen.

Ingrediënten

- 1,6 kg ontvelde en ontbeende kip in blokjes
- 5 teentjes uitgeperste knoflook
- ¼ kop gedroogde abrikozen, in stukjes
- ½ kop zwarte (griekse) olijven
- ½ tl geraspte sinaasappelschil, enkele schilfers sinaasappelschil
- 5 el sinaasappelsap
- 2 el citroensap
- 12 cl arak of ouzo
- ¼ venkel, met groen, fijngesneden
- 1½ el olijfolie
- ¾ kop lichtbruine suiker



Bereiding

Meng alle ingrediënten, behalve de suiker, in een kom en laat 1 nacht marinieren in de koelkast. Breng alles over in een ovenschaal en bestrooi met de suiker en de schilfers sinaasappelschil. Bak gedurende 30' in een voorverwarde oven van 200 °C. Zeef het kookvocht, kook tot de helft in en overgiet de kip.

Ik serveer dit met blanke rijst en een slaatje van witte kool.

Smakelijk!

Nieuw lid

Aphrodite

Eigenaar: **Auke Boom**

Type schip: **Tjalk**

Bouwjaar: **1903**

Werf: **Barkmeyer Brittil (NL)**

Afmetingen: **19,70m x 3,85m x 1,05m**

Motor: **DAF,**

6-cil., 98 pk, bj: ca. 1960

Thuishaven: **Wormerveer (NL)**



Alea Jacta

Eigenaar: **Johan Van Achte**

Type schip: **Bakdekkruiser**

Bouwjaar: **1933**

Werf: **Cammenga, Zaandam (NL)**

Afmetingen: **9,00m x 2,20m x 0,80m**

Motor: **Peugeot Indenor,**
DT-111, 4 cil., 50 pk, bj.: 1985

Thuishaven: **Eysden (NL)**