



**Vlaamse vereniging
tot behoud**

**van
historische vaartuigen vzw**

www.historisch-vaartuig.be

Nieuwsbrief 61 - oktober 2013

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

Agenda:

2014

8-10 en 14-16 februari
Belgian 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
(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:

vbhvredactie@yahoo.com

BNP Paribas Fortis

IBAN BE89 0013 9198 7685

BIC GEBABEBB

Beste leden

Het vaarseizoen zit er voor de recreatieve vaarders onder ons al weer bijna op. Misschien nog een goed-heiligman ter plaatse afleveren, al dan niet met kornuiten, en dan kan de boot weer winterklaar worden gemaakt. We hebben een druk seizoen met veel evenementen en veel publiek achter de rug en van velen heb ik ook mooie verhalen **gehoord over verre of korte**

tochten naar mooie plaatsen. En daar doen we het voor: het varen met onze schepen en zo de traditie, ons varend erfgoed ook echt varend houden, in leven houden. De winter is vaak de periode om de boot binnenin weer eens goed onder handen te nemen, plannen te maken voor de werken buiten die in het voorjaar dienen te gebeuren: het jaar rond is onze boot ons zorgenkindje, en zo hoort het.

We wensen jullie een vruchtbaar winterseizoen en hopen mekaar tegen te komen op onze jaarvergadering, de Belgian Boat Show, of ... jaja , dat komt er allemaal weer aan !

Veel groetjes namens uw bestuur,

Dirk Ramakers

Om te weten

Onze voorzitter is intussen de trotse bezitter van Wodan. Om zich in orde te stellen met de regelgeving diende er een communautair certificaat bekomen te worden. Hieronder de ervaringen van Dirk en Lieve.

Keuring “communautair certificaat” voor de grote pleziervaart.

In het voorjaar van 2013 kochten wij het motorjacht Wodan, lengte 22.68m. We wisten dus dat er heel wat op ons zou afkomen in verband met de wettelijke vereisten. Een pleziervaartuig groter dan 20 m moet aan heel wat regeltjes voldoen.

Eigenlijk kan je alles samenvatten in het “communautair certificaat”. Om zo een communautair certificaat te bekomen voor de binnenwateren (in ons geval voor zones 2, 3 en 4, de meest gangbare binnenwateren in Europa behalve de Rijn en Frankrijk, die hebben hun eigen specifieke regels) moet je eigenlijk aan drie zaken voldoen :

- Een cascokeuring
- Een gaskeuring (als je geen gas aan boord hebt hoeft dat niet natuurlijk!)
- Een technische keuring door de FOD mobiliteit

De cascokeuring

Deze houdt in dat het schip op een werf die jij kiest wordt droog gezet en dat jezelf een erkende classificatiemaatschappij (Euroclass, Lloyds, Veritas of Germanischer Lloyd) de huiddikte en de staat van het casco laat komen keuren. Onze boot was al eerder gekeurd door Euroclass, die keuring is dan overgezet op onze naam zodat dat certificaat geldig bleef. Drie jaar na de droge keuring moet je een drijvende keuring laten doen en dan weer twee jaar later een droge keuring. Als kosten voor de droge keuring in 2009 vond ik terug: 721,16 euro inclusief BTW.

De gaskeuring

De gasinstallatie (propaan voor het gasvuur) aan boord was nog nooit gekeurd. Ik heb dan de oude installatie verwijderd en een nieuwe aangelegd, zo simpel mogelijk met 1 gasfles voor het kookvuur en de oven (1 toestel). Zo te horen is dat in verband met keuring de simpelste installatie, als er ook een koelkast op gas zou zijn dan komen er nog vereisten bij met betrekking tot ventilatie.

Let wel even op: de klassieke ontspanner op de gasfles is niet toegestaan. Vanaf de fles moet onze installatie bestaan uit een gekeurde hoge druk flexibele leiding, een ontspanner in wandmontage, hoofdafsluitkraan, T-stuk met dop waar de keurder de installatie op druk kan brengen en tenslotte stalen of koperen leidingen met huiddoorvoeren waar nodig, bevestigd met beugels met rubberen mantel tot aan de toestellen. Per toestel moet een afsluitkraan worden voorzien en daarna een gekeurde lage druk gas slang van maximum 1 m per toestel. De gasfles moet buiten (mag niet tegen de verschansing of het boeisel) in een verluchte metalen bun staan die voorzien is van de nodige stickers (vloeibaar gasinstallatie, geen open vuur, veiligheidsvoorschriften). Deze heb ik online besteld bij www.binnenvaartwinkel.nl. De installatie moet dan ook worden gekeurd door de classificatiemaatschappij (in ons geval dus ook Euroclass). In Nederland zijn er meer erkende keuringsorganismen die de gasinstallatie aan boord kunnen keuren, mijn verzekeraar EFM mailde me er een van lijst door. Deze gaskeuring kostte ons 246,36 euro inclusief BTW in juli 2013.

De technische keuring

Hiervoor contacteer je het infoloket EPIC van de FOD mobiliteit (03 229 00 59 of via e-mail epic@mobilit.fgov.be). Hun keurders (standplaats Oostende) komen dan aan boord om diverse zaken te bekijken. Zij vragen o.a. naar de cascokeuring en de gaskeuring. Ik stuurde voor het verlof een mail waarin ze me adviseerden eerst zoveel mogelijk werken uit te voeren en dan een keuring aan te vragen, daar zou een wachttijd 4 weken voor zijn. Ik belde na het verlof en een week later konden ze al komen, ik moest me dus wel even reppen om de laatste klusjes af te werken.

Ik som even enkele bijgebleven aandachtspunten op: plaats en dichtheid van de schotten, aanwezigheid van bilge-alarmen, navigatielichten met controlelampjes, reddingsmiddelen (3 boeien waarvan 1 met licht en 1 met lijn van 30 m, 1 CE-gekeurd vest per opvarende), EHBO-koffer, pictogrammen machinekamer (open vuur en gehoorbescherming), noodafsluiters op de tanks van motor en kachel, zelfsluitende kranen op de peilleidingen van de tanks, brandblussers (bij ons minstens 3), bord ‘redding drenkelingen’, zelfsluitende peilinrichtingen op de tanks, ...

De complete lijst met technische vereisten vind je op het internet bij de [FOD mobiliteit](#). Hier worden de specificaties opgesomd die van toepassing zijn voor pleziervaart, dat zijn er heel wat minder dan voor de beroepsvaart! Is het bouwjaar van het pleziervaartuig van voor 1995 dan heb je een hele hoop artikels die 'niet van toepassing' zijn, daarvoor krijg je uitstel, ofwel voor 10 jaar ofwel tot 2035. Dat gaat dan over reeds in het schip aanwezige zaken zoals de elektriciteit, milieunormen voor de motoren enz.

Zij lijsten ook alle motoren op die in het schip aanwezig zijn, met hun serienummers en vermogen zoals op de motorplaatjes staan vermeld. Ik wilde in de komende winter nog een occasie-generator inbouwen, 'van het schap', maar dat zal er dus eentje moeten worden die aan de huidige CCR-normen voldoet... Oeps, had ik er eentje ingebouwd voordat ze kwamen, dan had die mogen blijven staan. Oude motoren (ook van bijvoorbeeld generator of pompen enz) die aanwezig zijn mogen nog gereviseerd worden maar niet meer vervangen door eenzelfde type met een ander serienummer, dan moet er een nieuwe motor geplaatst worden die aan de dan geldende milieu-eisen voldoet.

Ik kreeg dan dezelfde dag de opmerkingenlijst die ze met mij aan boord hebben overlopen: kopieën van de keuringen opsturen (hou best de originelen en een kopietje bij de hand, als ze komen dan is dat al niet meer nodig), europanummer aanbrengen, certificaatnummer inhakken, bovenkanten bolders in een contrasterende kleur zetten, 4 stuks 10-liter metalen blikken (voor slobs, batterijen, chemisch afval en oliehoudende poetslappen) aanschaffen, pictogrammen gehoorbescherming aan de machinekamer ingangen aanbrengen, uitlaat van de Lister isoleren, een blaaslicht zetten, peilleidingen afschermen en nog enkele kleine zaken.

Zij vragen dan ook meteen per telefoon een europanummer voor je boot aan. Na de inspectie kreeg ik onmiddellijk ter plekke een drie maanden geldig certificaat. Dit kan met een telefoontje naar het EPIC nog verlengd worden met 2 maanden en daarna nog met 1 maand. Wanneer ik een verklaring op eer opstuur dat de werken van de opmerkingenlijst zijn uitgevoerd krijg ik het definitieve, 5 jaar geldige certificaat.

Een eerste keuring kost 300 euro, een verlenging kost 130 euro.

Al met al zag ik er in het begin heel erg tegen op, al die keuringen en regeltjes. Ik heb me er wat in verdiept en als je even geen rekening houdt met de kosten van e.a. (zo kosten de 2 benodigde standaard-navigatielichten en bilgealarm controle paneeltjes samen ongeveer 500 euro) valt alles eigenlijk nog wel mee en vraagt men je geen abnormale dingen, hoewel ik een compleet gassysteem in lage druk en ontspanner op de fles eigenlijk wel veiliger vindt dan het officiële systeem met een hoge druk slang... Je wordt even gewezen op enkele veiligheidsaspecten die je toch niet mag verwaarlozen en daar wordt uiteindelijk niemand slechter van, niet?

Veel veilig vaarplezier aan allen!

Dirk en Lieve







Opmerkingenlijst

Naam van het schip: WODAN

Uniek scheepsidentificatienummer: 06105427

Datum onderzoek: 19/08/2013

Nr Certificaat: CA942

1. Een kopie voorleggen van klasse en vlakrapport
2. Een kopie van het gasattest bezorgen
3. Aanbrengen van het ENI-nr **06105427** op 3 zijden van het vaartuig (aan bakboord, stuurboord en achterzijde) → hoogte karakters 20 cm
4. Het certificaatnr **CA942** onuitwisbaar aanbrengen op het vaartuig op de stoel van de motorblok (inhakken)
5. De bovenkant van de bolders in een contrastreurende kleur plaatsen (vb wit)
6. Machinekamer (algemeen)
 - a. alle ingangen van de machinekamers voorzien van pictogrammen vuur  , open licht en roken verboden” en “gehoorbescherming verplicht” 
 - b. een als zodanig aangeduid verzamelreservoir van staal of van ander stootvast brandbestendig materiaal met sluitend deksel van voldoende grootte, maar ten minste 10 l inhoud, voor het verzamelen van
 - i. oliehoudende poetslappen,
 - ii. vast klein chemisch afval,
 - iii. vloeibaar klein chemisch afval en, voor zover dit geproduceerd kan worden, voor het verzamelen van
 - iv. slops,
7. Machinekamer (achteraan)
 - a. Uitlaat pompmotor beschermen tegen warmteaanraking en indringen gasolie/-dampen

Van zeil naar motor, het ging maar moeizaam

Jacques van Harten/Han Mannaert

Afbeeldingen/historische info: www.kromhoutarchief.nl Amsterdam

De Belgische kustvisserij heeft in de loop der eeuwen vele soorten schepen gekend. Of het nu een Dogger (een platbodemschip met zijwaarden) of een Haringbuis dan wel een Hoekerbuis betrof, een Oostendse of Blankenbergse Schuif, een tweemastsloep of een Galette (topzeilschoener), twee dingen hadden al die schepen tot ver in de twintigste eeuw gemeen: ze waren gebouwd van hout en waren voorzien van masten en zeilen.

Scheepsvormen waren doorgaans grensoverschrijdend. Zo kon men een soort Blankenbergse Schuif terugvinden langs de Nederlandse kust waar min of meer gelijkende bomschepen en pincken door gebrek aan havens het strand op voeren, als was het een geleide stranding.

Maar ook die zo sierlijke Oostendse tweemastsloep was waarschijnlijk van Franse afkomst (chaloupe) en kon men ook min of meer de zelfde scheepsvormen terugvinden in Nederlandse havens als Middelharnis en Vlaardingen. Daar werden ze beugsloepen genoemd. Zeewaardige schepen die met hun super zeewaardige romp en trotse tuigages tot ver in de Noordelijke IJszee voeren en barbaarse tochten maakten die soms langer duurden dan vijftien weken.

Mogelijk waren de Franse topzeilschoener en de uit Engeland afkomstige Smack het werkelijke hoogtepunt van deze in hout gebouwde zeilvissersschepen. Niet alleen in zeewaardigheid, maar zeker ook door hun imposante uiterlijk. De industriële revolutie bracht aan het einde van de negentiende eeuw de nodige onrust in de visserij en leidde zelfs in 1887 tot een ware opstand. De vissers voelden zich bedreigd door de veelal Engelse stoomtreilers die hen niet alleen de loef afstaken bij de visvangst, maar hen ook nog hinderden als zij al zeilend met hun netten aan het manoeuvreren waren. Toen die stoomtreilers ook nog eens in Oostende afmeerden en met hun overvloedig gevangen vis de prijzen op de vismijn bedierven, toen was de boot pas goed aan. Het werd een ware opstand waarbij de door de Engelsen aangevoerde vis vernietigd werd en bemanningen van de Engelse treilers ernstig in het nauw gedreven werden. Politie en Rijkswacht schoten te kort en pas toen de Lansiers uit Brugge en het 3de Linieregiment zich al vechtend en schietend in de strijd mengden, keerde de rust (ten koste van enkele doden en vele gewonden) weer in het Oostendse visserskwartier.

Stoom is eigenlijk nooit een optie geweest voor de kleinschalige kustvisserij. Op de kleinere schepen was geen ruimte voor een stoommachine en een stoker en een machinist kostten al gauw meer dan een schipper of kapitein. Het wachten was dus op een andere voortstuwing.

De motor

Kleinschalige kustvisserij betekende vaak kleine besommingen en dus weinig verdiensten. Onderhoud aan schepen was duur en er moest per slot van rekening toch ook nog gegeten worden. De snelle aanschaf van zo'n peperdure moderne motor lag dus niet erg voor de hand. De Werf 't Kromhout was een al eeuwen oude scheepswerf in Amsterdam die zich had toegelegd op reparatie en nieuwbouw van schepen. Toen de werf in 1867 werd opgekocht door Daniël Goedkoop Sr. (van de Amsterdamse sleepbootrederij), koos de als directeur aangestelde 17-jarige zoon Daniël Goedkoop Jr. al snel voor staalbouw en stoommachinerijen. Dat was nog niet genoeg. In Duitsland en in Amerika was men al druk doende met de ontwikkeling van motoren en ook op de Amsterdamse werf werd al snel creatief en innovatief gewerkt aan een motor. In 1904 presenteerde Werf 't Kromhout zijn eerste succesvolle, door de tot het bedrijf toegetrede broer Jan Goedkoop, zelf ontworpen en gebouwde petroleummotor en langzaam maar zeker kwam de productie van deze nieuwe betrouwbare voortstuwer op gang.

Nadat er in Amsterdam Noord (1908) een geheel nieuwe fabriekshal was gebouwd, was de Kromhout Motoren Fabriek een feit. Belgische vissers liepen echter nog niet warm voor deze kostbare krachtbron. De overgang van zeil naar motor heeft dan ook meerdere decennia in beslag genomen.



Aan Kromhout heeft dat niet gelegen. Die stond al snel klaar om zijn motoren zo nodig naar België te exporteren en er is zelfs een Belgische importeur aangesteld.

De motoren werden met scheepstransporten naar België gebracht



Toen in 1930 de Wereldtentoonstelling in Antwerpen gehouden werd, lag er wel een heel bijzondere EYE CATCHER afgemeerd bij het zo fraai gebouwde Nederlandse Paviljoen



Het was in die tijd nog een heel gedoe om het op de Amsterdamse Werf 't Kromhout gebouwde scheepje door de Antwerpse straten te loodsen

Ook binnen in het imposante gebouw (ruim 14.000 m²) stonden de 'moderne' motoren in rijen opgesteld en zij moesten de Belgische vissers overhalen om nu toch echt tot motorisering over te gaan



KROMHOUT-DIESEL

Kromhout Semi-Diesel MOTOREN

De hoofdgasten Emile Wauters frères, van de N.V. Kromhout Motoren Fabriek maken bekend dat hun stand in de Wereldtentoonstelling van Antwerpen 1930 is bekroond geworden met

4 Groote Prijzen & 2 Eerediplomas

zijde de HOOGSTE onderscheiding die een tentoonsteller in te beurt gevallen dit jaar, in gelijk welk produkt. Dit is wel het beste bewijs dat de Kromhout Motoren ieder onder merk te boven gaan.

VISSERS, de prijzen van Kromhout-Diesel zijn de laagste die Kromhout-Diesel is de beste!

In Oostende en onze andere kusthavens, heeft deze motor reeds lang zijne degelijkheid en weerstandsvermogen bewezen.

Kantoor Oostende: St Franciscusstraat, 45 - Telef. 860

Werkhuizen in nabewo van brand van Attila-schip 'Prinses Astrid, geneerd in Brandaia Bessijn.



De fabriek won heel wat prijzen met haar motoren

Het zou nu niet lang meer duren voordat de zeilvisserij geheel ten einde zou zijn en gemotoriseerde schepen volledig hun taak zouden hebben overgenomen. Kromhout heeft daarom in die beginjaren vele motoren voor de binnenvaart en visserij geleverd.

Eén van die Belgische schepen was D'n Bruinen. De oudst bekende registratie van D'n Bruinen is van 15 juni 1912, onder nummer PI 77 en toen nog zonder naam, met als eigenaar Victor Wijne.

Deze eerste registratie is op de registratiekaart gestempeld, en vermeldt het schip als "halfgedekte platbodem", een omschrijving die later met de hand is gewijzigd in "motorlemmerjacht". Die wijziging was het gevolg van het inbouwen van een motor in het voorjaar van 1912.

Wijne was er al heel vroeg bij, want motoren werden eigenlijk pas vanaf 1920 gemeen goed in de visserij. Bij het selecteren van de motor is Wijne met zorg te werk gegaan, wat blijkt uit de vragenrubriek in de "Kampioen" van 17-11-1911, waarin onder vraag No. 193. is gepubliceerd:

"V.W.A., te Ph. Afd. IV, vraagt, welken motor in zijn houten mosselvaartuig hij plaatsen moet. Laadvermogen 12.000 K.G., lengte bodem 31 voet, grootste lengte 11 M., grootste bodembreedte 2,50 M., breedte bij mastbalk 4 M. Het doel is mosselen door motorkracht te korren en aan boord te halen (een gevulde kor weegt pl. m. 150 K.G.) Met het oog op draagvermogen, lading en ruimte (de motor moet geplaatst worden in het achterschip), mag de motor niet te zwaar zijn."

CIJFER: **SOUDEUREL**

D. GOEDKOOP Jr.
AMSTERDAM (HOLLAND)

Stuurvoertuig	Tuikroeg maat	Stuurvoertuig	Stuurvoertuig
15,90	4,27	1,38 Mm.	52" x 14" x 52"
Stuurvoertuig	x 2 Stuurvoertuig per uur	Vissers	10 tot 15 personen x 12000
Stuurvoertuig	6,7 Kwh.	Stuurvoertuig	5,5 Kwh.

11 N. V. KROMHOUT.

Het antwoord in dezelfde publicatie is:

“Voor uw doel is aan te bevelen een Kromhoutmotor der firma D. Goedkoop Jr., Amsterdam. Wendt u terzake van het ophalen van de korren met een hijschlier tot de firma H.A. Hensen, Nieuwe Haven Rotterdam. Het vaartuig in kwestie zal met een R.O.I van 18 P.K. voldoende kracht hebben, omdat deze machine in werkelijkheid ongeveer 22 P.K. kan ontwikkelen. In de prijs van f2700,-, waarvoor de R.O.I genoteerd staat, is begrepen de levering van den motor, geheel compleet met as- en pijpleidingen, brandstoftank voor 20 uur varen, schroef, inventaris en reservedelen.

Verder wordt de machine kosteloos in het vaarwater gemonteerd, mits dit aan de fabriek kan geschieden. Moet de montage elders plaatsvinden, dan worden de transportkosten van den motor, zoomede de reis- en verblijfskosten van den monteur in rekening gebracht.

Verder wordt gedurende circa 10 dagen onderricht in het behandelen der machine gegeven, eveneens met dien verstande, dat de reis- en verblijfskosten van den monteur, die dit onderricht geeft, ten laste komt van u. Het gebruik van olie door de R.O.I machine, bij normaal gebruik, vooral wanneer gekord wordt, zal, over 10 uur gerekend, zijn 40 á 50 K.G. per dag, terwijl de prijs van olie op het ogenblik f4,- per 100 kilo is, zoodat de kosten per dag op f1,60 ‘a f2,- zullen komen, wat brandstof betreft. Neemt men het gemiddelde van f1,80, en dat op 200 dagen, dan zal het oliegebruik ongeveer f360,- per jaar zijn, terwijl het smeeroliegebruik ongeveer zal zijn f0,20 per dag, is f40,- per jaar.”

Wijne heeft het advies duidelijk in detail overwogen en besloten toch een kleinere en dus lichtere motor aan te schaffen, wat blijkt uit een artikeltje in de Visscherijkrant van 20-1-1912.

Motor en de mosselvisscherij.

Men schrijft ons uit Zeeuwsche visscherijkringen het volgende:

“Reeds zijn in Zeeland verschillende mosselhoogaarzen voorzien van een motor, waardoor de visschers ten allen tijde in staat zijn hunne mosselen te vangen en op de plaats van bestemming te brengen; maar daarbij moest de visscher zelf de korren ophalen.

De mosselhandelaar V. Wijne te Philippine heeft een Kromhoutmotor van 12 P.K. in bestelling bij den heer D. Goedkoop te Amsterdam, waar aan een lier is bevestigd, die mechanisch de korren met mosselen ophaalt. Mocht later blijken, dat dit aan de verwachting beantwoordt, en zulks lijdt geen twijfel, dan zullen vele mosselhandelaren zijn voorbeeld volgen.”

Uit het Kromhoutarchief in Amsterdam blijkt dat een Kromhout motor type RO-0, fabricage nummer 688 is geleverd aan Wijne Aernoudts, op 15-3-1912. (Voor de goede orde: men begon bij 100 te tellen dus het is de 588e geregistreerde motor)

Wilt u meer weten over de geschiedenis van Kromhout, dan is een bezoekje aan Werf/Museum 't Kromhout Museum in Amsterdam een 'aanrader' (Hoogte Kadijk 147 1018 BJ Amsterdam).

Elke dinsdag van 10.00 tot 15.00 uur geopend. U kunt daar de werkzame motoren nog zien, ruiken en HOREN... en dat allemaal in de authentieke omgeving waar "het allemaal begonnen" is.

Jacques van Harten/Han Mannaert

info: www.kromhoutarchief.nl

Te doen



De 26ste editie van Belgian Boat Show belooft opnieuw een succesvol nationaal watersportevenement te worden!

Van 8 t/m 10 en van 14 t/m 16 februari 2014 kunnen jullie in Flanders Expo Gent terecht voor alle facetten van watersport, waterrecreatie en watertoerisme.

Schipperstruien en Oliegoed

De geschiedenis van het breien.

De breikunst wordt al duizenden jaren beoefend, maar hoe ze tot stand kwam, is echter een mysterie. Zelfs het waar en wanneer van de oorsprong zijn onbekend.

Sommigen geloven dat de breikunst is uitgevonden in Perzië, anderen menen dat de oorsprong van het breiwerk in Israël, Jordanië, Syrië of Noord-Afrika ligt.

Er zijn gebreide sokken aangetroffen in Egyptische graven met een datering tussen de 3de en 6de eeuw na Christus, deze Koptische sandaalsokken bleken evenwel niet vervaardigd uit één lange, enkele, doorlopende draad, maar uit verschillende kortere draden.

In de Middeleeuwen was breien in Europa een belangrijke industrie, vrouwen spinnen de wol terwijl de mannen weefden en breiden. In 1527 werd in Parijs de eerste breiersgilde opgericht, en andere Europese steden hadden al snel daarna elk hun eigen breiersgilde. Vrouwen werden niet toegelaten tot het ambacht, met uitzondering van weduwen die na de dood van hun man zijn werk verderzetten.

Een gildeleerling moest een leertijd van 6 jaar doorlopen, waarna hij als meesterstukken een wollen buis, een vilten baret, een paar kousen en een bont tapijt moest maken. Oorspronkelijk was breien beperkt tot sokken en kousen, die voorheen werden gemaakt uit geweven stoffen. Later werden meer en meer andere kledingstukken gebreid. In 1589 werd de eerste breimachine ontwikkeld door de Engelsman William Lee en deze werd eeuwenlang gebruikt. In 1864 vond William Cotton uit Leicestershire de full-fashioned machine uit, die mechanisch aangedreven werd. Tegelijkertijd verschenen ook rondbreimachines op het toneel, waarmee kousen zonder naad gebreid konden worden. In deze periode konden de machines echter nog niet meerderen of minderen.

Daardoor sloten deze producten niet erg fraai om het been. De uitvinding van nylon rond 1940 betekende een ware revolutie, omdat dit materiaal in de vorm van een been kon worden gebracht door het te verhitten.

In de twintigste eeuw konden de breimachines steeds sneller breien, en werden de mogelijkheden voor patroonbreien steeds groter. Tegenwoordig bestaan er computergestuurde breimachines die zeer veelzijdig zijn. Gebreide kledingstukken zijn nu gemeengoed, zonder dat een breister er vele uren aan bezig hoeft te zijn.

Marinestijl

Vanaf de twintigste eeuw brak de marinestijl door in het modebeeld. Veel had te maken met het ontstaan van het kusttoerisme. Net als de jeans, die ook zijn oorsprong in de werkkledij vond, is de marinetrui niet meer weg te denken uit het modebeeld. Zelfs de grote rebel van de Franse mode, Jean Paul Gaultier, liet zich jarenlang fotograferen in een Bretoense, blauwwit gestreepte marinetrui. Vooral in de zomermode zie je deze maritieme stijl verschijnen, met varianten van chique Riviera tot super sportief.

De oorsprong van de marinetrui ligt in het Bretagne van de achttiende eeuw. De Franse kooplieden sletten toen een groot deel van hun look en ajuin overzee, in Engeland. Ze waren herkenbaar aan hun typische Bretoense schipperstrui. Chandail, de Franse benaming voor dergelijke truien, komt trouwens van marchand d'ail, lookverkoper.

Die schipperstruien waren echte werkkledij en moesten hun dragers dus warm en droog houden. De eerste truien waren lange, aansluitende modellen die de bedoeling hadden de nieren warm te houden. Ze hadden knopen op de schouders zodat ze gemakkelijk aan en uit konden. De Franse marine nam deze degelijke trui op in zijn uniform maar maakte wel een onderscheid in rang: de officieren kregen een effen trui, de matrozen een gestreepte.

Visserstruien

Vanaf 1860 begonnen Nederlandse vissers truien met specifieke motieven als bovenkleding te dragen. De truien werden thuis gebreid, maar later ook machinaal vervaardigd. De kleur was bijna altijd zwart of blauw, maar iedere haven had zijn eigen motieven. Zo werd het mogelijk een verdronken visser aan de hand van de motieven op zijn trui te identificeren.

De oudste motieven met een sterk symbolische betekenis zijn afkomstig uit Ierland en een aantal daarvan zijn door zeevarenden uit Nederland overgenomen.

Wierumer trui

De trui werd gebreid van een bepaalde soort garen (sajet) en daarna in een vloeistof gedompeld, zodat deze ook nog min of meer waterafstotend was. De kleur had een betekenis: een donkere kleur voor de oudere visser en hoe jonger de visser, hoe lichter de kleur van de trui. Ook het motief vertelde een verhaal. In de Wierumer trui zie je een bepaald patroon, het Godsoog: God zag alles en als een schipper in een andere haven behoefte kreeg om met een andere vrouw in de kooi te kruipen, werd hij er aan herinnerd dat hij in de gaten werd gehouden. Deze trui is samen met de Pernissertrui voorzien van een paar zogenaamde pompoenen. Wat hier het nut of de bedoeling van was is onbekend, maar gedacht wordt aan gewone versiersels.

Vlaardingen

De Vlaardingse truien waren opgebouwd uit verschillende motiefstrepen en sommige hiervan waren best ingewikkeld. Een professionele breister was in staat om in een week een mannentruï te breien met al deze motieven. Voor de truien gebruikte men een garen gemaakt van schapenwol. Het was een materiaal waar iedereen mee bekend was. Kousen, sokken, ondergoed en truien werden daarvan gemaakt. Het was goedkoop en overal te verkrijgen. Na de Tweede Wereldoorlog verdwijnt dit type wol en komen synthetische garens op de markt.

Oliegoed

Kleding was uitermate belangrijk. Een rood baaien hemd behoorde tot de standaarduitrusting. Verder een borstrok en een hengselhemd. De vissers hadden grote gebreide wanten, waarmee men verwondingen aan de handen voorkwam bij het binnenhalen van de netten. Deze wanten breide men van schapenwol en ze bezaten twee duimen zodat men ze in het donker zonder nadenken aanschieten.

Men droeg vaak oliegoed over de bovenkleding. Dat oliegoed maakte men meestal zelf. Broeken, kielen en zuidwesters werden van gele katoen gemaakt. Dan kookte men de kledingstukken wel drie keer in ongekoekte lijnolie of andere, van aardolie afgeleide producten, waardoor ze waterdicht werden. Deze behandelwijze gaf wel een probleem, want bij warm weer werd het oliegoed hinderlijk plakkerig en bij koud weer werd het zo stug dat je je nauwelijks kon bewegen.

info : zeeuwsevisserstruien.blogspot.be



Deze Wierumer is Einde van der Zee ook met een Wierumer schipperstrui #1915

Wierumer trui

schipperskledij

*Wierumertrui
visser*



J. VAN TOOR Jzn. - VLAARDINGEN

Lange zwarte Jassen.

1/2, Dubbel / 855
Idem. Inzemaak
met lozer gebouwd en
prima stof / 450
Met knoetszakken . . 525

Zwarte Zakken.

Zwaar goet.
Dubbel 20 x 18 . . / 1.-
Met dubbele loslen . . 075

Oliegoed

*pernissertrui.
Typische trui met pompoenen*



De familie Schroevers in oliegoed

Vlaardingse vissers in hun typische truien



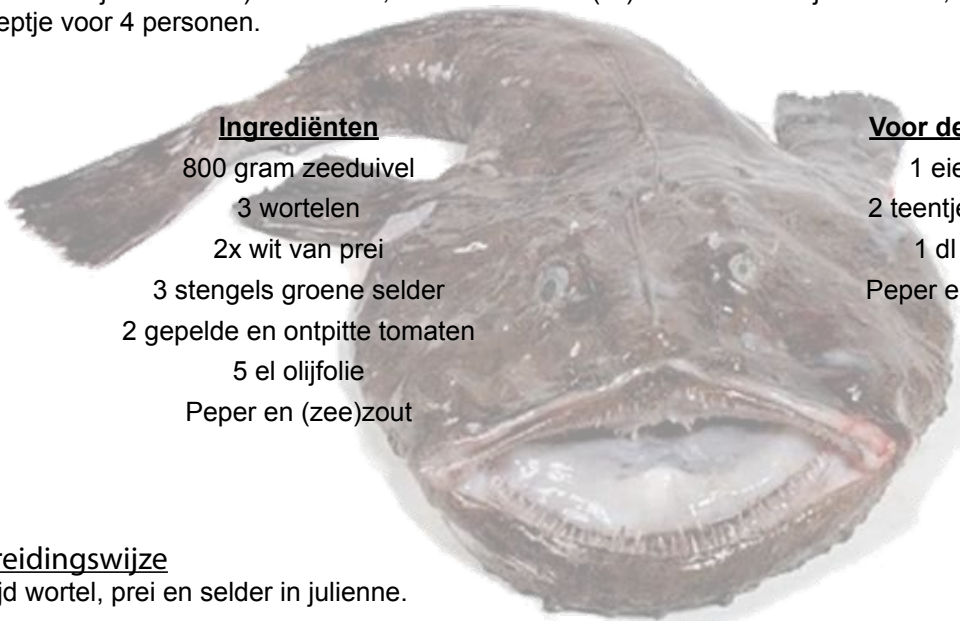
*Een trui uit Vlissingen
met typisch patroon*



Kombuiswerk

Stoofpotje van zeeduivel en groenten

Vis is nog steeds een dankbaar ingrediënt voor heerlijke gerechten. In aanloop naar de winter een lekker stoofpotje met een vaste vissoort, de zeeduivel. Neem gerust een andere vaste vissoort indien zeeduivel niet te verkrijgen is (zoals kabeljauw of haai). Zeeduivel, staartvis of lotte (Fr) heeft z'n uiterlijk niet mee, maar is oh zo lekker! Hier een receptje voor 4 personen.



Ingrediënten

800 gram zeeduivel
3 wortelen
2x wit van prei
3 stengels groene selder
2 gepelde en ontpitte tomaten
5 el olijfolie
Peper en (zee)zout

Voor de looksaus

1 eierdooier
2 teentjes knoflook
1 dl olijfolie
Peper en (zee)zout

Bereidingswijze

Snijd wortel, prei en selder in julienne.

Warm de olijfolie op in een pot met dikke bodem en voeg de groenten toe. Laat 10 minuten zachtjes stoven.

Voeg de gehakte tomaten toe en laat nog 5 minuten smoren.

Snijd de zeeduivel in blokjes van 4 cm en schik de vis op de groenten. Kruid met peper en (zee)zout.

Laat op een zacht vuur 20 minuten stoven onder deksel.

Maak ondertussen de mayonaise met de eierdooier, olijfolie, peper en (zee)zout. Pers de knoflook in de saus.

Schep porties van de stoverij op borden en bedek met een lepel looksaus. Serveer er een gekookte aardappel bij of eet met (gegrild) stokbrood, eventueel met look ingewreven.

Eet smakelijk!



Oeschaertiaentje (23)

Fernand van den Keybus ('Varen' februari 1976)

Tijdens de laatste vakantie ben ik geschokt tot in het diepste van mijn (zwart) zieltje. We lagen te soezen in Veere, den Oeschaert en zijn bemanning. Er bestaat eenvoudig niets heerlijkers dan te liggen soezen in Veere, dat prachtige kleine stadje aan 't Veerse Meer.

Komen daar almeteens een paar dappere flandriens tussen al die Duitsers en Franswauwelende Brussel-, Gent- en Antwerpenaren: "Ha zie, den Oeschaert, kijk, die drijft nog".

Als ik dan verbaasd opkijk zegt die meneer verontschuldigend:

"Excuseer, maar na alles wat wij aan Oeschaertiaentjes gelezen hadden, dachten wij dat daar niets goeds meer aan was. Maar hij ziet er toch proper uit hé meneer, 'k zou zelfs zeggen dat het een mooi schip is".

Als ge dan weet dat ik 's winters de ziel uit mijn lijf krab, en in de zomer steeds met zwabber en verkwast bezig ben (wie lacht daar?), dan begrijpt ge mijn gerechtvaardigde verontwaardiging, die mij recht naar mijn tweede maag ging (mijn poes zegt altijd dat ik geen hart maar twee magen heb...).

Laat mij dus eens en voor altijd de zaken duidelijk stellen: den Oeschaert is en blijft de parel van mijn dromen. En als er al eens iets verkeerd gaat of als je eens iets leest dat u meewarig doet glimlachen, dan is dat louter en alleen oftewel fantasie oftewel een blunder van mijn bemanning of, zeer uitzonderlijk, van mezelf, oftewel, en dat kan ook, wordt iets beschreven dat u is overkomen en dat getransponeerd werd naar den Oeschaert.

Lach dus niet te hard om de domme dingen die ge zelf hebt gedaan (of zou kunnen gedaan gehad geweest hebben).

