



Vlaamse vereniging
tot behoud

van
historische vaartuigen vzw

www.historisch-vaartuig.be

Nieuwsbrief 65 - september 2014

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

Agenda:

13 - 14 september
TOLERANT

Weekend op de Helling, CNR

13 - 14 september
VVBHV

Clubreünie en OMD, Mechelen

14 september
Havenfeesten

Piushaven, Tilburg (NL)

20 - 21 september
Scheldefeesten

Baasrode

19 - 21 september
Open Scheepvaartdagen
Rijnkaai, Antwerpen

Bestuur:

Dirk Ramakers,

Wodan
(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)

Jan Aerts

Maria-Magdalena

Johan Van Achte

Alea Jacta

E-mail:

info@historisch-vaartuig.be

redactie nieuwsbrief:

vbhcredactie@yahoo.com

Beste leden

*Een van de natste augustusmaanden hebben we achter de rug.
Weliswaar kunnen we zonder water niet varen maar 'trop is teveel'*

...

*Al die evenementen waarbij de mensen ter plaatse zoveel
inspanningen hebben gedaan om publiek te trekken, schepen
te lokken, al die schippers die hun vaarplannen afstemden op
evenementen en dan de hele dag aan een lege kade lagen, de
aanhoudende regen was een aardige spelbreker...*

*Maar september belooft alvast beter te worden (wanneer dit
verschijnt zal dat al dan niet waarheid blijken te zijn) en we hopen
dat de evenementen in het najaar toch nog wat publiek op de been
kunnen brengen en we zo ons varend erfgoed nog eens goed in de
kijker kunnen plaatsen.*

*Open monumentendag is hopelijk weer een mooie topper.
We wensen jullie nog veel vaarplezier!*

Namens het bestuur

Dirk Ramakers

Milieu vs. Recreatie

Bronnen: websites van GMF, GEZwinT, WenZ

Dat er in onze maatschappij voortdurend conflicten ontstaan tussen belangengroepen en instanties is een feit. Zo ook bij de actuele discussie rond het terug bevaarbaar maken van de Schelde tussen Melle en Heusden.

Enerzijds is er de overheid die inspanningen wil doen om deze Schelde-arm aan te passen voor de pleziervaart, anderzijds wil een aantal milieuorganisaties dat het gebied bespaard blijft van deze ingreep.

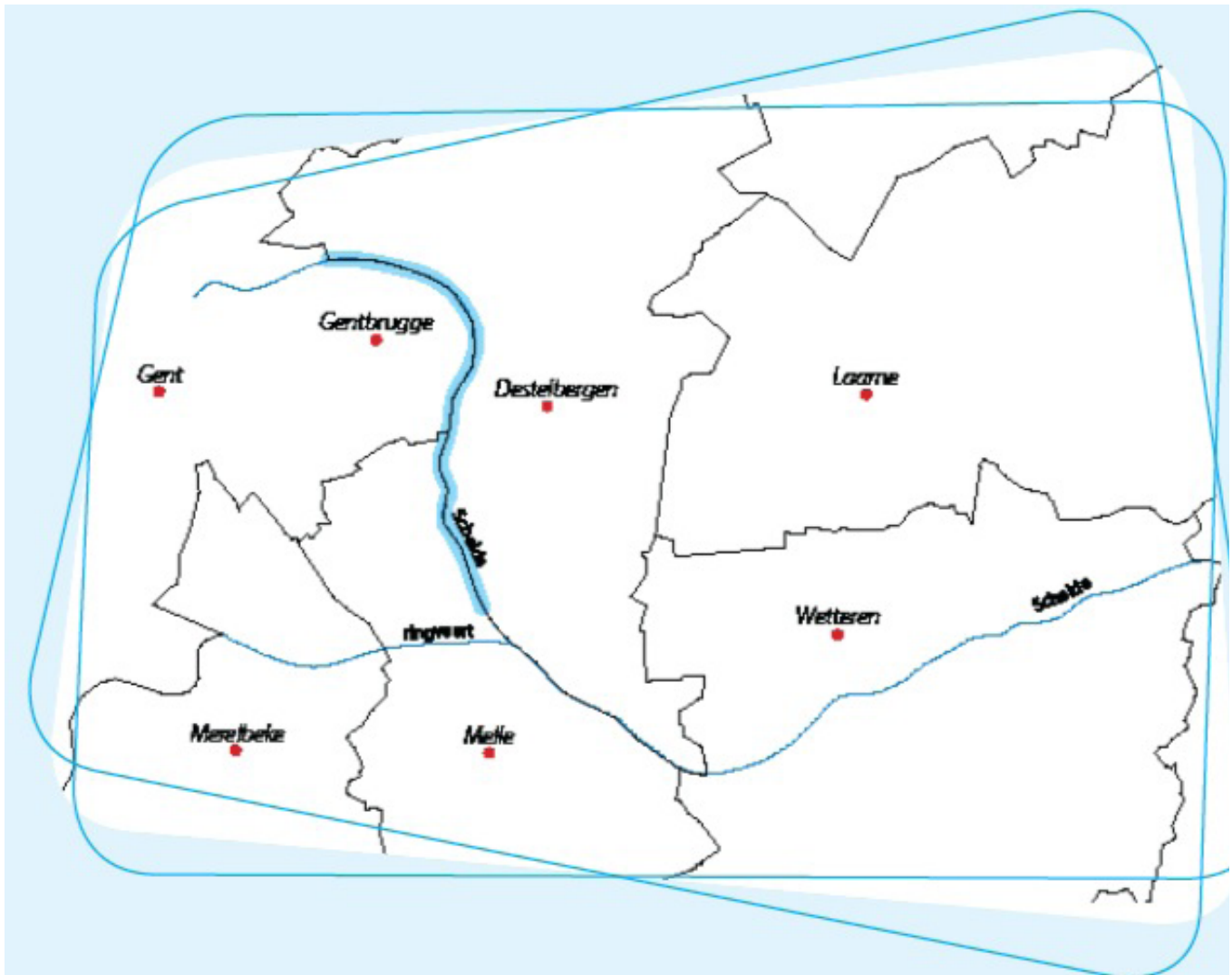
Het standpunt van de overheid steunt op volgende argumentatie.

De wateren rond Gent zijn erg in trek bij pleziervaarders. Vanuit de verschillende windstreken kan je de stad binnenvaren. Zowel via het Kanaal Gent-Terneuzen (noorden), via het Kanaal Gent-Oostende (noordwesten), via de Leie (zuidwesten) als via de Bovenschelde (zuiden) is de binnen-stad te bereiken.

Vanuit het oosten is er geen rechtstreekse verbinding meer met Gent. Plezierboten die van daaruit Gent willen binnenvaren, moeten via de Ringvaart, door de sluis van Merelbeke, de Brusselsepoortsluis.

Dat parcours is onhandig en biedt weinig attractiefs voor de recreatievaart. Bovendien maakt ook de commerciële binnenvaart druk gebruik van de Ringvaart. Plezierboten en commerciële schepen zitten er dus letterlijk in elkaars vaarwater. Bij de bruggen en aan de sluis van Merelbeke is de situatie niet bevorderlijk voor de veiligheid.

De drukte op de Ringvaart en de Zeeschelde zal in de toekomst alleen maar toenemen, wanneer de Seine-Scheldeverbinding eenmaal voltooid is. Om pleziervaart mogelijk te maken wil W&Z de Zeeschelde tussen Gentbrugge en Melle uitbaggeren en een nieuwe sluis bouwen te Heusden.



Actiegroepen als GMF (Gents Milieufrent), GEzwint en Natuurpunt vinden dat de overheid haar eerder gemaakte afspraken niet nakomt en steunen hun argumentatie op het volgende.

Het voorzag in een begeleide en beveiligde verzanding van de Zeeschelde tussen Gentbrugge en Heusden waardoor een uniek getijdengebied met zeldzame 'slikken en schorren' en rietkragen niet verloren zou gaan. Dit alles kaderde in het Sigmoplan, het plan dat de Vlaamse Overheid heeft uitgewerkt om zijn burgers te beschermen tegen overstromingen en om de natuurlijkheid van de regio te waarborgen.

Dit houdt in:

een verhoging van de bestaande dijken met 0,5 meter en het gecontroleerd verder laten ontwikkelen van de getijdennatuur (eb en vloed).

De Schelde tussen Gentbrugge en Melle bevat heel wat slib en zand dat gebaggerd zal moeten worden om de Schelde bevaarbaar te maken: die baggerwerken maken giftige stoffen vrij. Door de bouw van een sluis stroomafwaarts in Heusden verdwijnt 2 miljoen kubieke meter waterbergingscapaciteit bij overstroming.

Dit verlies wordt niet correct en onvoldoende gecompenseerd. Door de sluis wordt de afwatering van Gentbrugge, Destelbergen en Heusden totaal afhankelijk van pompen. Door de sluis ontstaat er stilstaand water met visuele hinder en stank tot gevolg. Naast vervuilde beken en grachten loost ook de waterzuiveringsinstallatie van Destelbergen in dit stilstaand water.

De investeringen wegen niet op tegen de geschatte 2.500 passeerbewegingen van plezierboten op jaarbasis.

Nu komt de overheid terug op haar oorspronkelijk plan, maar in de besluitvorming voor de koerswijziging zijn, volgens de actiegroepen, enkele stappen overgeslagen. Zij willen nu een herziening van de plannen waarbij alle betrokkenen, dus ook de burgers, hun zeg kunnen hebben.

De actievoerders zijn dan ook van oordeel dat alle bewoners van Gent, Melle en Destelbergen inspraak moeten krijgen over deze toch zeer fundamentele keuze:

- verdere verlanding (oorspronkelijke actie)
- pleziervaart en (andere) natuur (aangepaste actie)

Een duidelijk voorbeeld van hoe tegengestelde krachten moeten leiden tot een voor iedereen aanvaardbare oplossing. Waarvoor kies jij?

Meer info vind je op www.gezwint.be en op de website van GMF.

VVBHV gaat sociaal

Op 14 juni is de FB-groep opgericht: FB staat natuurlijk voor Facebook. Kijk hier geregeld naar nieuwtjes, of beter nog: plaats hier zelf alles wat je kwijt wil, althans met betrekking tot varen, water, schepen, ...

Check this!

Vlak voor de zomer werd de website van de vereniging grondig aangepakt. Je vind er steeds de laatste nieuwtjes en aankondigingen.



Om te weten

Scheepsdrankjes, onmisbare metgezel van de zeeman: deel 2

Dat het gebruik van alcohol aan boord ook medische toepassingen vond, werd in de vorige aflevering al vermeld. Alcohol werd niet alleen gebruikt voor het ontsmetten van wonden maar ook als geneesmiddel tegen allerlei ziekten, zoals de bekende “grog” als probaat middel tegen verkoudheden. De scheepschirurgijnen in de koopvaardij en de marine hadden aan boord in elk geval niet veel meer tot hun beschikking dan jenever, rum, brandewijn en wijn tot soelaas, heil en genezing van zieke bemanningsleden. Deze medische traditie bleef onverminderd voortleven, ook toen in het begin van de 19e eeuw in sommige landen bij de marine gebruik van alcoholische dranken werd verboden als “genotsmiddel” maar anderzijds toegelaten bleef “op medisch advies”. Er ontstond zelfs een “antischeurbuiklikeur”, een mengsel van muskaatnoot, kruidnagel, citroen, sinaasappelschillen, suiker, dit alles getrokken op brandewijn.



Likeuren waren eigenlijk kruidendrankjes die veelal werden aangewend voor allerlei vormen van zelfmedicatie aan boord tijdens lange reizen. Er werd onderscheid gemaakt tussen “dubbele likeuren” (op basis van brandewijn en een zeer hoog gehalte aan kruiden en suiker), “Rhyense likeuren” (minder kruiden en minder suiker), “scheepslikeuren” (met nog minder kruiden en met het 3/8 deel suiker van de dubbele likeur) en “gemeene likeuren” (met zeer weinig kruiden en het 1/5 deel suiker van de dubbele likeur). De meest aangewende kruiden waren rozemarijn, venkelzaad, korianderzaad, pepermunt, kaneel, kruidnagel, anijszaad, lavaszaad, brandnetels, marjolijn, enz.

Er was dan ook een bonte verscheidenheid van benamingen, met meestal hieraan verbonden een bepaalde medicinale toepassing, zoals koorts, wormen, constipatie, zenuwachtigheid, overmatig zweten, verkoudheid, winderigheid, maagklachten, scheurbuik.

Uiteraard werden al deze kruidendrankjes natuurlijk ook met veel genoeg door de kraag gegoten als genotsdrink, en dit zowel aan boord als aan de wal.

Daarnaast bestonden ook de zelfbereide “cocktails”, doorgaans door vermenging van diverse ingrediënten in een “shaker”. De recepten gingen van hand tot hand en sommige hebben een internationale vermaardheid verworven, vooral wanneer ze ook gunstig uitvielen voor “des volkse gezondheid”, waardoor bereiding ervan ook aan boord gedoogd werd. De meeste benamingen zijn nogal “kleurrijk” en laten meestal niet veel over aan de verbeelding, zoals bv. “Windkracht acht”, een probaat middel tegen een moeilijke stoelgang (een veel voorkomend ongemak, wellicht te wijten aan de eenzijdige en eentonige voeding aan boord, zonder brood, fruit en groenten). Voor de tegenhanger hiervan, nl. diarree, heeft men kennelijk nooit een geschikt drankje weten te vinden.

Maar er bestonden wel voldoende mengsels tegen allerlei andere kwalen, zoals bv. “Bloody Mary”, “Ochtendgloren”, “Poesters”, “Slecht weer”, “Broek van Bertha”, “Zoetwatermatroos”, “Roerganger”, “Zeehond”, “Zeemansverdriet”, “Zeemeermin”, “Kopstoot”, “Neus van d’Ouwe”, enz.

Ook de “groggs” waren (en zijn) erg in trek, vooral als doeltreffend middel tegen verkoudheden. De meest bereide grog was de wijngrog: rode wijn, rum, water, suiker, kruidnagel, sinaasappel, citroen en kaneel. Ook de eiergrog op basis van rum, eieren, vanille en kaneel was zeer populair. Soms werd ook wel eens een melkgrog gedronken (licht verwarmde melk, rum, honig en suiker). De grog werd gedronken net voor het slapengaan, en het was de bedoeling dat men tijdens het slapen zijn verkoudheid “uitzweette”. Voor speciale gelegenheden werd soms ook de “punch” bereid, een mengsel van melk, cognac, citroenschillen, thee, suiker en muskaatnoot, dat zeer warm werd op-gediend.

Een aardige bijverdienste voor vissers en zeelieden was de dranksmokkel, die tijdens sommige perioden zeer omvangrijk moet geweest zijn. Er bestaat zelfs een whiskymerk (“Old Smuggler”) dat hieraan herinnert. Historisch onderzoek hierover is ontzettend moeilijk omdat hierover uiteraard weinig of geen geschreven bronnen bestaan, en ook omdat de smokkelaars de wetsdienaars meestal te slim af waren. Enkel de omzet van alcoholische drank in de vrijhavens geeft bij benadering een idee van de omvang van deze grootscheepse smokkel. De accijnzen hebben nooit kunnen vat krijgen op deze stroom van alcohol die doorheen Europa trok, tot groot jolijt van allen die hieraan profijt en persoonlijke geneugten te danken hadden.

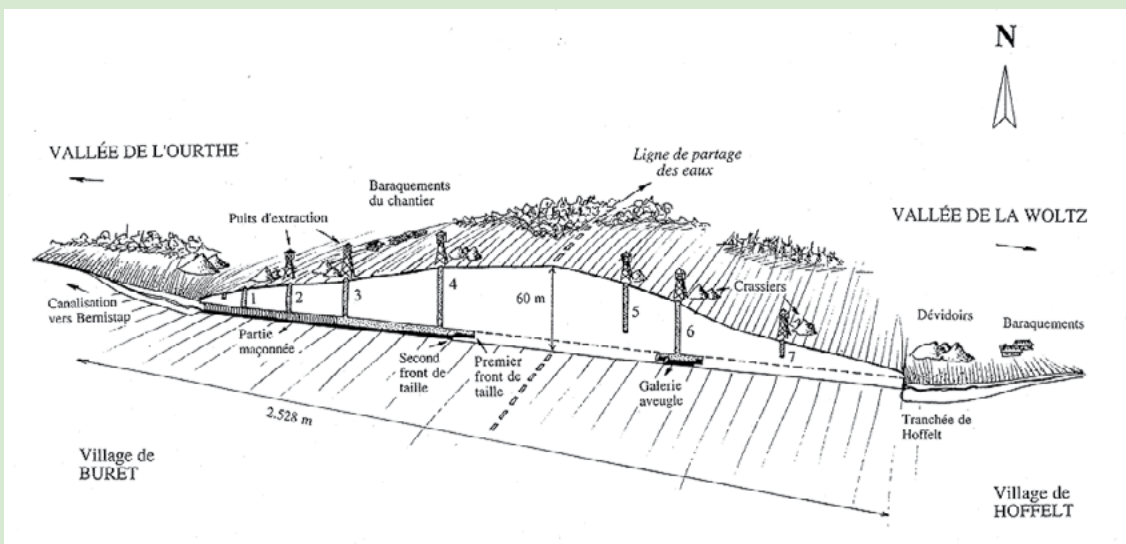
In een volgende aflevering kijken we naar scheepsdrank in combinatie met voeding.

Met dank aan Roger Jansoone

Het kanaal dat nooit bevaren werd

Omstreeks 1820 bedenken Koning Willem I en enkele Nederlandse industriëlen het ongelooflijke project om Maas en Rijn via de Ourthe en de Moezel met elkaar te verbinden. Hiervoor zou een 261 kilometer lang kanaal dwars door de Ardennen gegraven moeten worden. Het kanaal moest in Luik op 60 meter boven de zeespiegel beginnen en de loop van de Ourthe in stijgende lijn volgen. Dan moest het achter Houffalize op 505 meter hoogte de waterscheiding van het Maasbekken en het Rijnbekken passeren en weer dalen tot de Luxemburgse rivierdalen om uiteindelijk bij Wasserbillig op een hoogte van 130 meter in de Moezel uit te monden. Er waren liefst 205 sluizen en 10 tunnels nodig om al deze hoogteverschillen te kunnen overbruggen.

In juli 1827 kreeg de maatschappij Société d'Exploration du Luxembourg de concessie. Het start-kapitaal bedroeg vijf miljoen gulden. Daarvan heeft koning Willem I van het Koninkrijk der Nederlanden (toen nog inclusief België), tevens groothertog van Luxemburg, uit zijn eigen vermogen twee miljoen ingebracht. Het grootste probleem was de doorsnijding van de bergrug tussen de dalen van de Maas en de Moezel. Daarvoor moest tussen Buret (nu België) en Hoffelt (nu Luxemburg) een 2528 meter lange tunnel door de berg van graniet en leisteen gegraven worden.



In 1828 begonnen 400 arbeiders bij Bernistap met het graven van het kanaal en begin 1829 werd begonnen met het graven van de tunnel bij Buret en aan de andere kant van de berg bij Hoffelt. Toen in 1830 de Belgen in opstand kwamen tegen de Nederlanders, werd het werk stilgelegd. Bij Buret was de tunnel al 1130 meter gevorderd, waarvan de eerste 337 meter met bakstenen zijn afgewerkt.



Na de afscheiding van België werd het werk niet meer hervat: het kanaal dat nooit bevaren werd. Aan de Belgische kant draagt het de naam Kanaal van Bernistap en zijn de restanten van de eerste kilometers vrij goed bewaard gebleven.

Belangrijkste restant van deze werken is de onvoltooide kanaaltunnel te Bernistap (provincie Luxemburg). Op de Beneden-Ourthe was er tot het begin van de 20e eeuw nog wel scheepvaart, getuige hiervan is o.a. de sluis te Poulseur (provincie Luik). Uiteindelijk gaf de spoorweg, de nieuwe en veel goedkopere vervoersoplossing de nekslag.



Om te lezen

In Boot van juli 2014 is een volledig artikel gewijd aan Luc Honsia en z'n Ziet Op U Zelve (ZOUZ).

Zeker lezen, want bij een lid binnenkijken is altijd leuk, nietwaar? Ziet Op Een Ander (ZOEa) dus...



LUC HONSIA AAN DE HELMSTOK VAN ZIJN HISTORISCH VAARTUIG, ZOWEL WOONBOOT ALS TOERVAARTUIG.

Om te doen

Het Havenmuseum en het Maritiem Museum Rotterdam organiseren een tentoonstelling "Wonen op Water". Naast gedetailleerde schaalmodellen van woonarken, woonschepen en waterwoningen beluister je interviews met scheepsbewoners en word je met een wandeling van 1 of 2,5 km in de oude (museale) havens rondgeleid langs en op bewoonde schepen. Zeker eens doen, mét of zon-der kinderen. Meer informatie vind je hier.



Toervaart 2014 en de Turnhoutse havendagen

De tijd gaat snel, en in Turnhout zijn dit jaar zowel de havendagen als de Toevaartrëunie van het VVW doorgegaan.

In mei trok men in Turnhout al aan de kar om het vaarjaar goed in te zetten met de jaarlijkse toevaartrëunie. Met meer dan 100 aanwezige schepen kan men moeilijk anders stellen dan dat het een succes was. Met een ruim programma kwam ieder wel aan zijn trekken.

De havendagen werden ook goed bezocht ondanks het slechte weer en mede door onze Nederlandse sleepbootvrienden bleef de lach op de gezichten. VVW Taxandria wil dan ook iedereen die geweest is alvast bedanken voor hun aanwezigheid en het optimisme ondanks het mindere weer.



Kombuiswerk

Zeewier is een makkelijk en dankbaar ingrediënt voor smakelijke recepten. Ik bereidde onderstaand recept met zelf-geogst zeewier (zeesla, rood hoorntjeswier) dat je overal in Zeeland vindt. Voor wie het oogsten niet ziet zitten is er een zeer handig alternatief: wakame (verpakt, vers zeewier). Je kan dit kopen in de meeste supermarkten en/of aziatische voedingswinkels. Ook zeekraal in lamsoor is in de supermarkt of de vishandel te verkrijgen.

Pasta met zeewier, (zilte) groente en gerookte zalm

Ingrediënten voor 4 personen

- 320 g pasta (linguine, spaghetti, ...)
- 200 g gerookte zalm
- ½ broccoli
- 100 g wakame
- 50 g zeekraal
- 50 g lamsoor
- 200 ml room
- 50 g gemalen parmezaan
- kruiden: zout, peper, ½ teentje look

Bereiding

- Was en snijd de broccoli in kleine roosjes
- Snijd de zalm in reepjes
- Pluk de zeekraal in takjes
- Kook de deegwaren in licht gezouten water met het halve teentje look.
- 4 minuten voor de eindtijd, voeg de roosjes broccoli toe en gaar mee.
- 1 minuut voor eindtijd: voeg zeekraal en wakame toe.
- Giet af en doe opnieuw in kookpan, voeg room en lamsoor toe.
- Roer de kaas er doorheen.
- Roer de zalm er doorheen.
- Afkruiden met peper (en zout).

Eet smakelijk



Oeschaertiaentje 27

Varen juli-augustus 1976

Scheur uw ietwat gewichtaanzettend achterste los uit die luie zetel,
neem uw jas van de kapstok, doe hem aan, ga naar de deur,
jaja, dat alles kan terwijl ge verderleest,
ga naar buiten (sleutel niet vergeten),
niet tegensputteren,
voortdoen,
begeef u nu zonder dralen naar het reisbureau,
jaja, ik wacht wel even tot ge d'r zijt...
Goed, nu zegt ge tegen die juffrouw, nee, die niet, die andere, die is veel
knapper:
"Goedemorgen juffrouw, wil u aub mijn geboekte reis naar ... (invullen wat
past) schrappen/uitstellen (schrappen wat niet past)".
Dat is het, punt en uit.

Ga nu in gerusten gemoede terug naar huis en lees daar verder.
Waarom?

Sjeesesmariesjosef, en zijt gij zoo bot?
(om het met Gezelle te zeggen – Het Schrijverken, vers 42).

Op vrijdag 9 en zaterdag 10 juli 1976 vindt de Zomerreünie van de Ronde en
Platbodemjachten plaats te Antwerpen.

Ja, ge leest het goed :

Antwerpen, 9 en 10 juli 1976. Deze heuglijke gebeurtenis vindt plaats dank zij
de RYCB die 125 jaar bestaat. Proficiat!

Op zaterdagnamiddag heeft het admiraalzeilen plaats op de Schelde.
Kom nu nog eens uit die luie zetel en neem Varen nrs 82, 84 en 90.
(Her)lees nu de Oeschaertiaentjes nrs 18, 20 en 26 eens grondig.

Even samenvatten: het Stamboek Ronde en Platbodemjachten zal
met ongeveer 150 à 200 (jaja !) traditionele zeiljachten formatievaren,
eskadergewijs (admiraalzeilen).

En als er verdorie één VVW-er niet komt kijken, dan is hij niet waard
watersport te beoefenen. Laat hem dan maar rustig met zijn voeten in een
emmertje water dromen van grote zeereizen.

Ik verzeker u allen op mijn eerstekommuniezieltje dat dit een van de
gebeurtenissen is die niet mogen gemist worden in een mensenleven.

Vanwege de redactie

*Ieder zijn meug, ieder zijn plaats;
maar de "drive" van de echte watersporter wordt niet aangetast door de
tand des tijds. Dit blijkt na al deze jaren.*

