



**Vlaamse vereniging
tot het behoud**

**van
historische vaartuigen vzw**

www.historisch-vaartuig.be

Nieuwsbrief 37 december 2009

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

Agenda:

6-14 feb 2010 :
Belgian Boat show
met Waterergoed stand

27-30 mei 2010 :
Oostende voor Anker
'Oostendse kapers'

4-6 juni 2010 :
Port de Calais

19-20 juni 2010 :
Panheel maritiem (NL)

10-13 juli 2010 :
Sail Antwerpen

28-29 aug 2010 :
Temse in de Wolken

12 sept 2010 :
Zennegat Open Monumentendag
'de 4 elementen'

9-12 oktober 2010 :
jaarmarkt te Boom

Uw bestuur:

Dirk Ramakers ,
motorsleepboot Odilia
(voorzitter),
0(032)478 38 38 45

Broos Colman
touwenboot Brabo III
(secretaris)
0(032) 476 52 22 64

Evarist van Camp,
bakdekkruiser The Old Lady
(penningmeester)
0(032)494 63 99 42

Robin Capiaux,
motorsleepboot Kobbe
(ledenadministratie)
0(032)476 21 76 58

E-mail:

info@historisch-vaartuig.be

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

*De redactie en het bestuur
wensen u en uw familie
prettige feestdagen
en een fantastisch nieuw jaar!*



"Wim's Winterse Wereld"

Winterkou

door Wim de Graaf, IJtunnel 1

Vroeger had je nog strenge winters...

De winters van vroeger, die van '56-'63 en van 1976 roepen bij velen van ons nostalgische gevoelens op, een soort kerstkaartengevoel. Vooral strenge winters hebben een grote indruk achtergelaten in het eigen en in ons collectieve geheugen. Maar deze strenge winters waren niet voor iedereen prettig. Veel mensen moesten in de bittere kou de aanvoer van grondstoffen en brandstoffen voor fabrieken en de aanvoer van levensmiddelen voor de bevolking op gang houden. Beschermende kleding was nog primitief, schoeisel bestond vaak uit klompen. De beschutting tegen de gure elementen op de werkplek was slecht en de buitengewone weersomstandigheden leidden vaak ook nog tot overwerk.



Kolen sjouwen

In de zestiger jaren hadden de meeste huizen in de winter nog ijsbloemen op de ramen. Als het buiten vroom dat het kraakte, schaarde het hele gezin zich rond de kolenkachel. Regelmatig kwam dan de kolenboer langs om met behulp van een kruitwagen een paar mud kolen naar het kolenhok te brengen. De kolen werden met de kolenkit van het kolenhok naar de huiskamer gebracht en als de kolenkit weer leeg is, werd ie met een schepbeweging in het kolenhok bijgevuld. Het was grappig om te zien hoe de kooltjes met de kolenkit door mijn moeder voorzichtig in de kolenkachel werden verspreid. Wat was het toch altijd gezellig om voor de kolenkachel te liggen en te zien hoe de kooltjes opgloeien en de heerlijke warmte te voelen die daarvan afkwam!



1963

De winter van 1963 was de koudste winter in België sinds de registraties, met een gemiddelde temperatuur van zo'n -2 °C. Aan de Belgische kust bevroor de zee.



Eten aan boord van een VOC schip

door Wim de Graaf, Jtunnel 1

Het eten aan boord van een VOC schip had geen goede reputatie, het was over het algemeen eentonig en vaak bedorven. De kwaliteit van het drinkwater nam door warmte en vervuiling ook snel af. Het is dan ook niet verwonderlijk dat er aan boord veel ziektes voorkwamen, zoals malaria, beriberi, verkoudheid, longontsteking en scheurbuik. De meest bekende zeemansziekte is scheurbuik, met als voornaamste symptomen verlamming van ledematen en ontsteking van tandvlees. Het was wel bekend was dat scheurbuik werd veroorzaakt door een gebrek aan verse groenten en fruit, dus waren er soms groentetuintjes aan boord van het schip. Maar het was niet allemaal zo armzalig wat eten betreft. De schipper, stuurlieden, boekhouder en een select aantal passagiers kregen goed, vers en uitgebreid te eten: kip, brood, kaas, groente en wijn.



Aan boord van de schepen werkten erg veel mensen. Er waren wel 180 tot 350 mensen aan boord van een VOC schip. De VOC draaide om de koopmannen, dus die hadden de hoogste rang op een schip en de kapitein of schipper niet. Een koopman liet de route echter toch vaak aan de schipper over omdat die er veel verstand van had. De schipper werd bijgestaan door twee of drie stuurmannen. Zij hadden bootslieden onder zich die op hun beurt de leiding hadden over de matrozen. Verder waren er nog scheepsjongens, kok, stuurlieden en een chirurgijn (dokter).



De schepen waren behoorlijk groot, de meeste ruimte was echter bestemd voor de opslag van de goederen. Er bleef dus heel weinig ruimte over voor de mensen aan boord. Natuurlijk hadden de officieren en de VOC-ambtenaren de meeste ruimte en het beste voedsel. Aan boord van het schip at men alles wat lang houdbaar was. Koelkasten waren er nog niet. Veel voedsel werd gedroogd of gezouten meegenomen zodat het minder snel bedierf. Soms werden er zelfs levende koeien, kippen of varkens meegenomen, die dan onderweg geslacht en opgegeten werden.

Toch werden de mensen aan boord vaak ziek door een gebrek aan vitamines. Een schatting van de sterftecijfers aan boord is dat 15% van de bemanning de heenreis niet overleefde en op de terugreis 10% het loodje legde. Door het vieze water en steeds meer bedorven voedsel gingen op elke reis veel mensen dood door scheurbuik (een ziekte waarbij de tanden los gingen zitten en je lichaam helemaal wegrotte). Maar ook andere ziekten kwamen voor tijdens de reizen, bijvoorbeeld tyfus en de pest. Daarom werd er op Kaap De Goede Hoop een verversingsstation gemaakt, waar het eten ververst werd.

Andere problemen waren vijandelijke schepen, piraten, windstiltes, zware stormen, vechtpartijen, brand, paalwormen die hout aten (het hele schip was van hout!), etc.

De gewone bemanning leefde voornamelijk op de rantsoenen van scheepsbeschuit (harde droge koeken), peulvruchten en spekvet die aan boord verstrekt werden (ze konden niet anders, als ze aan wal kwamen gaven ze hun gage meteen uit aan bepaalde dames en verzopen de rest). Ook kazen hoorden bij het rantsoen, die werden met teer ingesmeerd om bederf in de bedompte scheepsruimtes tegen te gaan.

De kapitein was slimmer, goed opgeleid, verdiende meer, dronk minder en was meestal keurig getrouwd. Hij kon zich daardoor veroorloven om gezouten mager spek, mosterd en ingemaakt 'tafelzuur' mee op reis te nemen. Vandaar de naam "Captain's diner".

Op een gegeven moment kwam men er achter dat de bemanning - die scheurbuik kreeg door vitaminegebrek - ziek werd van het eten en dat het verstrekken van citroenen daar tegen hielp. De citroenen werden (waar mogelijk) aan de rantsoenen toegevoegd, maar er moest veel dwang aan te pas komen voordat ze ook gegeten werden (soms werd er zelfs met een pistool bedreigd).

Motorenfabriek SAMOFA N.V.

door Wim de Graaf, IJtunnel 1

met dank aan het bestuur van de SAMOFA club.

De oprichting van Samenwerkende Motoren Fabrikanten:

SAMOFA

Nederland heeft gedurende de vorige eeuw een bloeiende dieselmotoren industrie gekend waarvan de namen nog steeds tot de verbeelding spreken: Werkspoor, Stork, Kromhout, Brons, DAF, Bolnes, Industrie, SaMoFa.

Helaas moet worden vastgesteld dat geen van deze bedrijven – voor zover het de fabricage en verkoop van zelf ontwikkelde motoren betreft – nog actief is. Van een zelscheppende bedrijfstak met verantwoordelijkheid voor alle facetten van het ondernemerschap is Nederland in feite teruggetreden tot dienstverlening ten behoeve van de motoren van enkele grote buitenlandse bedrijven.

Het is uiteraard de vraag of Nederland als motorenindustrie zich had kunnen handhaven als het inzicht tot noodzaak van concentratie uitgangspunt voor handelen van de betrokkenen was geweest. Relevant in dit verband is nu nader in te gaan op het ontstaan van SAMOFA. Toen de vier ondernemingen Kromhout, Brons, Industrie en Bolnes in 1945 hun voornemen in de oorlogsjaren tot stand gekomen om tot één grote onderneming te komen opgaven, kan nu in ieder geval worden vastgesteld dat daarmee een kans op overleven om zeep is gebracht.

De heer Jan Goedkoop, oprichter en directeur van Kromhout, had geen vrede met het einde van de samenwerking en kwam toen met het voorstel aan zijn drie collega's om een geheel nieuwe onderneming te starten voor de fabricage van kleine motoren die óók zouden kunnen worden ingezet als hulpmotoren bij de hoofdmotoren van elk van de vier deelnemers. De heer Jan Goedkoop legde zijn collega's een ondernemersvisie voor met plannen voor de productontwikkeling, de fabricage en assemblage, de verkooporganisatie en natuurlijk de financiering van het geheel. Met overtuigingskracht maar zeker ook met veel diplomatie wist hij zijn collega's voor de oprichting van de nieuwe onderneming te winnen waarna de voorbereiding tot uitvoering kon beginnen. Belangrijk uitgangspunten waren productontwikkeling, fabricage, verkoop, financiering en bestuur.

Productontwikkeling

Kromhout beschikte over een motorenserie voor tractie van het type Kromhout-Gardner die reeds jarenlang in 3, 4, 5 of 6 cilinder uitvoering met veel succes zowel voor tractie als scheepsvoortstuwing en de aggregatenbouw werden toegepast. Het idee van de heer Jan Goedkoop was om óók de 1 en 2 cilinder gereed voor productie te maken en deze dan in de nieuwe onderneming in te brengen.

Duidelijk was het uiteraard dat deze motorentypen snel en met een laag bedrag aan kosten zouden kunnen worden ontwikkeld en het aanbod werd dan ook graag aangenomen. Besloten werd over te gaan tot de fabricage van 5 stuks proefmotoren van het type 1s108.

Fabricage

Als plaats van vestiging van een nieuw te bouwen fabriek werd Harderwijk gekozen alwaar de gemeente bereid was om een perceel industrieterrein tegen scherpe voorwaarden aan te bieden en die ook op de arbeidsmarkt voor productiepersoneel goede mogelijkheden had. Voor de productieleiding had Kromhout enkele deskundigen beambten beschikbaar en ook bereid gevonden om over te stappen.



SAMOF HOLLAND

Verkoop

Het voorstel van de heer Jan Goedkoop om de verkoop voorlopig onder te brengen bij de verkooporganisatie van Kromhout lag in verband met de ruime ervaring van Kromhout met de verkoop van snelopende motoren voor scheepvaart en stationaire toepassing voor de hand en aldus werd besloten.

Financiering

Ter uitvoering van de plannen werd een maatschappij kapitaal gestort van NLG 600.000, waarin Kromhout deelnam voor 40% en Brons, Industrie en Bolnes de overige 60% verdeelden onder inachtnaeme dat Kromhout de grootste aandeelhouder zou zijn.

Bestuur

Een raad van Beheer van vier leden werd gevormd met uit elke deelnemende ondernemingen één vertegenwoordiger. De heer Jan Goedkoop oprichter en gedurende een periode van 50 jaar directeur van Kromhout stelde zich als Besturend lid van de Raad van Bestuur beschikbaar, een taak die hij na alle voorbereidende werkzaamheden voor de vestiging van de onderneming op 1 januari 1950 aanvaardde.

Na gedurende drie jaar de leiding te hebben gehad over opzet en uitvoering van het ondernemingsplan tot oprichting van SAMOFA, hetgeen in 1949 geschiedde, heeft de heer Jan Goedkoop nog tot 1956 leiding gegeven aan het productiebedrijf te Harderwijk. In die periode werden met goed bedrijfsresultaat in totaal 3179 motoren van het type S108 verkocht alsmede 580 kleine luchtgekoelde motoren van het type 80 en 85 waarvoor een licentie overeenkomst was gesloten met de firma Hatz te Ruhstorf (Duitsland).



Na deze mooie start van de onderneming lag een succesvolle toekomst voor de hand. Echter in de tweede helft van de jaren vijftig deed zich reeds snel de concurrentie voelen van grote industriële ondernemingen welke in de vermogensklasse van de S108, zeer snelopende motoren op de markt brachten, ontworpen voor tractie waarvan een deel werd bestemd voor scheepsvoortstuwing en stationaire toepassing. Deze motoren kwamen daardoor uit jaarproductie-aantallen van tienduizenden stuks, waarbij het productieaantal van SAMOFA van enkele honderden per jaar sterk afstak. In de loop der jaren deed de concurrentie zich dan ook steeds sterker voelen.

De noodzaak om aansluiting te zoeken bij een groot bedrijf werd duidelijker en toen dat niet lukte moest uiteindelijk in 1973 worden besloten om de productie van de s108 te beëindigen en de activiteit en kennis van SAMOFA op het terrein van de dieselmotorenmarkt in dienst te stellen van een sterke partner. Dit heeft geleid tot een vertegenwoordigersovereenkomst met Mitsubishi voor hun gehele dieselmotorenlijn, in eerste instantie voor de Benelux en na enkele jaren voor een ruimer gebied.

De producten werden als rompmotoren geïmporteerd en daarna door SAMOFA voor scheeps- of stationair toepassing aangepast. Van groot belang voor het succes van deze activiteit is geweest de mogelijkheid om aan de producten van Mitsubishi ook de aftersaleservice te bieden. Uiteindelijk werd door Mitsubishi in 1980 besloten om een bod op het aandelenkapitaal van SAMOFA uit te brengen hetgeen werd aanvaard, waarmede een klein hoofdstuk uit de geschiedenis van de eens zo trotse Nederlandse dieselmotorenindustrie werd afgesloten.



“Het paard van Marken”

door Wim de Graaf, IJtunnel 1

met dank aan Thijs en Liliane Spijker

De huidige vuurtorens van Marken en Urk zijn gebouwd naar een ontwerp van de inspecteur Maritieme Werken J. Valk. Voor de verlichting werd gebruik gemaakt van de vinding van de natuurkundige Fresnel waarbij cilindrische lenzen rondom een grote olielamp geplaatst zijn zodat een geconcentreerde lichtbundel ontstaat. De vuurtoren van Marken, vanwege zijn karakteristieke vorm ook wel het “Paard van Marken” genoemd, functioneert nog altijd als baken voor de scheepvaart. Tegenwoordig niet meer voor de grote zeevaart op Amsterdam maar voor de binnenvaart en recreatievaart. Het licht van de vuurtoren van Marken is thans een onderdeel van een uitgebreid stelsel van betonningen en bebakening dat het gehele IJsselmeer en Markermeer omvat



De opbouw van de toren van Marken is al jaren onveranderd gebleven. De apparatuur is in de loop der jaren diverse malen aangepast. Het licht heeft een onderbroken karakter: 6 seconden helder en 2 seconden duister. Het ontsteken van het licht is geautomatiseerd, er is dus geen vuurtorenwachter meer in dienst. De vuurtorens rond de voormalige Zuiderzee zijn nu in beheer van de Dienstkring IJsselmeer en Markermeer van de directie van Flevoland van Rijkswaterstaat.

Ontstaansgeschiedenis Het Paard van Marken

Al in 1700 werden er ter beveiliging van de vitale scheepvaartwegen naar Amsterdam en het achterland rond de Zuiderzee een drietal bakens gebouwd: Marken met een kolenvuur, de Ven nabij Enkhuizen en bij Durgerdam. Dit waren olielampen in een lantaarn. Voor deze vuren/bakens op de Zuiderzee moesten de schepen jaarlijks belasting betalen ten bewijze waarvan ze een bakenloodje ontvingen met een afbeelding van de “Suydersee Vuur Bakens” en het jaartal. Deze drie torens hadden eenzelfde vierkante opbouw die in de Ven nog bewaard is gebleven. Ook op het eiland Urk brandde in de 17e eeuw een kolenvuur, niet alleen voor de vissers maar ook voor de “pilotage” op Amsterdam.

In 1817 gaf de koning toestemming voor het sluiten van een onderhands contract voor aanbesteding van reparaties aan de vuurtoren op Marken en voor de levering van benodigde materialen. In 1817 werd NLG 350,- beschikbaar gesteld dat bestemd was voor een hogere loopplank of brug om bij hoog water de vuurtoren te kunnen komen. Vanaf 1 januari 1817 was C. Nooitgedacht aansteker van het vuur op Marken voor een salaris van NLG 195,- per jaar. Over de periode van 1819 tot 1820 ontving C. Hottentot een gratificatie van NLG 70,- per jaar voor het opzicht houden over 's Land Werken, vuren en de vuurtoren op Marken.

In 1832 werden er de nodige reparaties uitgevoerd aan de vuurtoren. In 1836 werd NLG 2.750,- beschikbaar gesteld voor herstel van de stenen buitenglooiing. In 1838 werd de directeur-generaal van Marine gemachtigd NLG 18.200,- uit te geven voor het slopen van de oude toren tot één meter boven de begane grond en voor de bouw van een geheel nieuwe toren en van een wachterwoning. Op de toren moest voor NLG 3.450,- een door Maritz en Zn. te leveren catdioptriek lichttoestel van de vierde grootte naar Fresnel en een lantaarn geplaatst worden. Op 20 juni 1839 legde kapitein-luitenant ter Zee Jhr. Herman Adr. Van Karnebeek, tijdelijk onderinspecteur van het Loodswezen te Amsterdam, de eerste steen. Het licht werd op 14 november 1839 voor de eerste maal ontstoken.



Gedenksteen

“Tijdens de regering van Willem I, koning der Nederlanden, Prins van Oranje Nassau, groothertog van Luxemburg; enz., enz. is deze toren onder het bestuur van admiraal Jonkheer Ant. Corn. Twent, ridder der Orde van de Nederlandse Leeuw, inspecteur generaal over het Loodswezen, herbouwd en een catadioptriek licht daarop gesteld, zijnde de eerste steen gelegd door den kapitein luitenant ter zee herm. Adr. Karnebeek, ridder der militaire willemsorde, tijdelijk onder insp. over het loodswezen enz. te Amsterdam op den 20 Juny 1839 en het licht voor het eerst ontstoken op 14 November van het zelfde jaar’.

Bovenstaande tekst staat op de gedenksteen boven de toegangsdeur van de vuurtoren van Marken.



Bijzonderheden

In 1839 werd de oude vierkante vuurtoren van Marken omgebouwd tot de huidige toren. De toren kreeg toen een catadioptrische lens van de 4e grootte. De marmeren gedenkplaat die op de oude toren zat kreeg een plaatsje op de huidige vuurtoren. In 1992 werd het oude lichthuis, dat uit 1901 stamde, vervangen door een nieuw exemplaar. Het licht bestaat uit een lampwisselaar met halogeenlampen. Een aggregaat laadt de accu's op die de stroom leveren. De toren heeft veel te lijden van kruierend ijs. De aan de toren gebouwde woning werd in 1879 geheel verwoest door het opgestuwde ijs. In 1900 werd de woning gedeeltelijk vernield en in 1901 is de toren een aantal centimeters van zijn fundatie gelicht! Het mistsein bij de toren is sinds 2001 buiten functie.



Bewoners

Sinds februari 2003 zijn Thijs en Liliane Spijker de trotse bewoners van 'Het Paard van Marken', zoals de vuurtoren op het voormalig schiereiland heet. Sinds 1710 schijnt het licht van deze vuurtoren en na diverse verbouwingen en aanpassingen in de loop der jaren is de toren een markant monument geworden. In 2002 heeft de laatste grote renovatie plaatsgevonden.

De Walvis

door Wim de Graaf, IJtunnel 1

met dank aan Geert en Betty Hendriksma

Bron: [Ijsbreker de Walvis](#)



Op 7 mei 1949 gonsde het van bedrijvigheid en spanning op de Scheepswerf en Machinefabriek Verschure & Co aan de Zamenhofstraat in Amsterdam. De reden hiervan was de tewaterlating van de Dieselelektrische ijsbreker WALVIS van de Vereniging voor Algemene Scheepvaartbelangen te Amsterdam (V.A.S.), een vereniging, die meerdere ijsbrekers in de vaart had. Nadat mevrouw Baset Derx, die de doopplechtigheid verrichtte, de wens voor een behouden vaart had uitgesproken en de champagnefles tegen de neus had stukgegooid, gleed de Walvis statig in haar element.

Kinderziekten

Nadat de kinderziekten, door een serie proefvaarten naar boven gekomen, waren verholpen, kon de WALVIS op 30 januari 1950 aan haar eigenlijke taak beginnen, namelijk de strijd tegen haar ervijand, "Vadertje IJS". In deze winter kon bij Schellingwoude geen schip meer in of uit, maar dat gold niet voor de WALVIS. Met een vaart van 4 á 4,5 knopen werd het ijsveld van 15 cm dik doorbroken. Zonder problemen keerde zij ruimschoots op tijd terug van haar maidentrip in het ijs. De pessimisten had zij achter zich gelaten.

De diepgang is zodanig gekozen, dat het schip, behalve op de Rijkswaterwegen, welke toegang geven tot de havens van Amsterdam, ook op de provinciale waterwegen, vallende in de waterverbindingen tussen Amsterdam en Rotterdam dit is bv. de Amstel, ijs zal kunnen breken. De stuurhut is in zijn geheel inzinkbaar, om het passeren van de viaducten, gelegen in de spoorlijn Amsterdam Haarlem en Amsterdam -'t Gooi mogelijk te maken.



Maidentrip

Vanaf haar maidentrip in 1950 werden door de WALVIS heel wat ijsklontjes gehakt om vaarroutes open te houden en om ijs in de kanalen tijdens het spuien te kunnen afvoeren. Zoals bijvoorbeeld in de winter van 1954, toen zij moeiteloos door een 40 cm dik ijsveld brak, dat de vaart in Den Helder belemmerde. Ook spoedde ze zich naar Alphen ad. Rijn, Gouda, Alkmaar, Haarlem of waar dan ook; overal waar nog ijs lag kwam het schip, weliswaar na opdracht van de kanaalbeheerder, in actie. Dit tot vreugde van de schippers die hierdoor uit hun isolement werden bevrijd, maar ook tot verdriet en woede van de jeugd die hun ijsbaan zagen stukbreken.

Spectaculaire klus

De winter van 1981-82 was kort maar bar. Een van de spectaculairste klussen uit die winter gebeurde in januari 1982, toen er een verzoek kwam van machinefabriek Esmil Hubert om twee pontons naar Stavoren te brengen. Door een westerstorm had het kruisend ijs nl. een ijsveld van twee tot drie km breedte voor de haven van Stavoren gevormd. Bij de haveningang voor de spoorhaven, waaraan Machinefabriek Esmil Hubert gelegen is, bevond zich zelfs een ijslaag tot op de bodem van ca 4 meter dikte.

Na een woelige reis vanwege de aflopende westerstorm kwam men vlak voor Stavoren in het ijsveld terecht - de ijsbrekers namen de pontons over en al brekend en slepend bereikten de schepen de haveningang. Men had niet overdreven: grote ijsbergen lagen voor de haveningang, die onwrikbaar vast leken te zitten. Terwijl de sleepers en pontons achterbleven braken de WALVIS en de POOLVOS door het ijsveld

naar de haveningang een brede geul. Bij de haveningang aangekomen begon het grote werk. Beurtelings beukten de ijsbrekers op de ijsrug. Na circa 2 uur hard werken was de ijsrug gebroken. De sleep en sleepers werden opgehaald en over de rug heen de haven ingetrokken.



Tweede eigenaar

De schepen van het V.A.S. werden in de krant te koop aangeboden en velen kwamen kijken. Het idee, dat de WALVIS in andere handen kwam of gesloopt zou worden benauwde de aan boord wonende machinist zo, dat hij in overleg met zijn gezinsleden besloot om zelf ook op het schip in te schrijven. In oktober 1982 werd het schip aan de familie Hendriksma toegekend en in december 1982 werd het definitieve koopcontract getekend. Het vaartuig bleef behouden, in eerste instantie als woonschip, maar wie weet wat er nog allemaal kon gebeuren.

Stichting

Een groot schip als de Walvis heeft aandacht nodig. Achterstallig onderhoud moest weggewerkt worden, het verrotte berghout was dringend aan vervanging toe ook een grote dokbeurt stond op het programma. Daartoe werd Stichting Ijsbreker de Walvis in het leven geroepen. De stichting heeft ten doel: het in stand

houden en onderhouden van (oude) (sleep-) vaartuigen in het bijzonder de Ijsbreker Walvis en sleepboot Titanic, het bevorderen van de publieke belangstelling voor maritieme evenementen en manifestaties al hetgeen met een en ander rechtstreeks of zijdelings verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn, dit alles in de ruimste zin des woords.

De stichting tracht haar doel onder meer te verwezenlijken door het (mede-) organiseren van- en het deelnemen aan maritieme evenementen en manifestaties en in het algemeen het verlenen van diensten ten behoeve van dergelijke evenementen.



Elfstedentocht 1963

door Wim de Graaf, IJtunnel 1

Op 18 januari 1963 vond de twaalfde Elfstedentocht (of Alvestêdetocht zoals ze dat in Friesland zeggen) plaats. Dat was de verschrikkelijkste Elfstedentocht uit de geschiedenis. Velen zullen zich die tocht nog herinneren. Dat komt waarschijnlijk mede omdat daarvan voor het eerst live verslag van werd gedaan op radio en televisie. Daardoor kon iedereen in Nederland deze historische tocht direct meebeleven. Daarna duurde het ook nog eens 22 jaar voordat de volgende Elfstedentocht plaatsvond en dat zorgde ervoor dat de legende langdurig in stand te gehouden werd.



Maar dat is toch niet de enige reden. Het was ook werkelijk een barre tocht. In de nacht van 18 januari werden alle kouderecords gebroken en bij de start was het -12 graden. En in de loop van de dag stak er ook nog eens een noordoosterstorm op. Dat maakte het dus eigenlijk onverantwoord om de tocht door te laten gaan.

Er speelden zich dramatische taferelen af. Er vonden vreselijke valpartijen plaats, mensen reden met hun hoofd tegen een brug omdat hun oogleden bevroren waren. Er waren veel gewonden doordat mensen hun benen, armen of zelfs hun bekken braken. Langs de route lagen de EHBO-posten en ziekenhuizen vol met gewonde mensen. Het leek wel een compleet slagveld en daar werd dus live verslag van gedaan op radio en televisie.

In Stavoren stapten vele duizenden mensen af om de trein terug naar Leeuwarden te nemen. Omdat het aanbod van reizigers niet verwerkt kon worden werden extra bussen ingezet. Hoe erg het geweest was bleek achteraf. Van de 9.294 toerrijders haalde maar 69 mensen de finish in Leeuwarden.

Maar ook van de 568 wedstrijdrijders kwamen er slechts 58 aan. Dus van het totaal van 9.862 mensen die aan de tocht van zo'n 200 kilometer over het ijs begonnen kwamen er maar 127 aan.

De held van dit alles werd de winnaar van de wedstrijdrijders, Reinier Paping. Er had zich een kopgroep gevormd waar Reinier Paping in zat, samen met Jeen van den Berg, Anton Verhoeven en Jan Uitham. Bij Witmarsum reed Paping echter weg bij deze kopgroep met nog bijna de helft van de wedstrijd voor de boeg en dat onder zulke barre omstandigheden. Dat stuk legde hij dus helemaal in z'n eentje af. Jeen van den Berg was sneeuwblind geworden en werd op sleeptouw genomen door Jan Uitham. Toen Reinier Paping na een tocht van 10 uur en 59 minuten arriveerde duurde het nog 22 minuten voordat nummer twee, Jan Uitham, arriveerde. Jeen van den Berg werd derde.



Ook Anton Verhoeven was sneeuwblind geworden en wankelde als vierde over de finish op de Grote Wielen in Leeuwarden.

Toen Paping arriveerde stonden er zoveel mensen op het ijs dat het nog even fout dreigde te gaan. Er bestond gevaar dat men massaal door het ijs zou zakken en in het ijskoude water terecht zou komen. Om aan te geven wat voor een nationale gebeurtenis het was moet nog vermeld worden dat koningin Juliana met prinses Beatrix aanwezig was om de winnaar te feliciteren. Dat gebeurde in de EHBO tent bij de finish, nadat Paping eerst met een infrarood lamp een beetje ontdooid was.

Prinses Beatrix was zo enthousiast dat ze maar bleef uitroepen: "Meneer Paping ik heb toch zo'n bewondering voor u". Reinier Paping was 31 jaar toen hij de Elfstedentocht won. Na de huldiging ging hij met zijn vrouw naar Dedemsvaart waar ze door de fanfare werden opgewacht. Hij woonde diep in de bossen in Ommen in een in een zomerhuisje omdat hij in verband met de woningnood geen gewoon huis kon krijgen. Toen de pers de andere dag naar hem op zoek was en eindelijk het huisje gevonden had, was hij niet thuis. Hij had tegen zijn vrouw gezegd: "Ik ga even in het bos voor een loopje. De spieren zijn nog wat stram."



Het waterleven in mijn jeugd

door Wim de Graaf, IJtunnel 1

Jan Kroes is een fervent Scheepspraeter. Wat volgt is zijn verhaal.

Op 15 mei 1951 werd ik in Luik geboren als zoon van Jo Kroes en Mia Joosten, een schippersechtpaar wonend op een sleepboot genaamd "de Gerardus". De sleper was 14 meter lang, de hoofdmotor was een 50 pk HMG.

Mijn ouders hadden de sleper gekocht in 1948, ik denk kort na hun trouwen. Het vaargebied was hoofdzakelijk de Maas tot de Franse grens (Givet) en de Zuidwillemsvaart. Op deze boot ben ik tot mijn zesde jaar opgegroeid. Een aantal jaren hebben mijn ouders met de Gerardus een sleepschip voortgetrokken van een oom en daarmee kalksteen gevaren van Bas-Oha aan de Belgische Maas naar Zevenbergen, de suikerfabriek.

- Kostschool

Van mijn zesde tot mijn twaalfde levensjaar op kostschool, en daarna begon voor mij het werkende schippersleven. Voor schipperskinderen was toen nog geen leerplicht. Ik had zelfs niet naar school gehoeven, dan had ik "ligplaats onderwijs" gevolgd.

- Notre Dame de Halle

In 1958 hebben ze de Gerardus verkocht en zijn als zetschipper gaan varen op een 47-meterspits de "Notre Dame de Halle".

Het was een schip van De Wachter in Boom.

Een aantal jaren terug heb ik nog geprobeerd de sleper via de regionale krant op te sporen, maar zo goed als zeker is hij gesloopt, waarschijnlijk in Lanklaar of die buurt.

Deze spits had als hoofdmotor een 6-cilinder Moës van 150 pk. De vaarroutes lagen vast, steinsalz van Rheinberg in Duitsland naar Charleroi. Daar vandaan betonijzer voor verschillende plaatsen in Nederland. Wij sliepen met z'n allen in de achterroef.

- Francine

In de jaren 1960 weer op een andere spits als zetschipper. Dit was de tijd dat ik sowieso op school zat. De Francine had als hoofdmotor een La Meuse 4-cilinder van 80 pk. Dat was een pittig ding, met minder pk's en een korter schip liepen wij net zo snel als met de "Notre Dame de Halle", namelijk 9a 10km/u geladen.

De vaarroutes lagen vast, zout naar Charleroi, dan cement naar Utrecht. Toen cement van de ENCI naar Rotterdam. Toen de ENCI een vestiging opende op Rozenburg viel dat weg, er werden een aantal dingen veranderd aan de spits en gingen we weer hetzelfde doen als met die eerste spits. In 1969 hebben mijn ouders het schip gekocht en zijn we verzand (letterlijk) in de zandvaart van Midden Limburg naar de Kempen (Turnhout en St. Lenaarts).

- De Rien Sans Dieu

Ik werd 20 en heb samen met mijn broer ons eigen schip gekocht, de "Rien Sans Dieu", dit was een La Louvière spits 43 x 5,05. Met die lengte kon je vroeger door de scheepsliften van La Louvière. Die hebben we 3 jaar gehad, goedkoop ding, door veel uren te maken hebben wij die terugverdiend.

- Aphrodite

Na de spits konden wij groter gaan, het werd de Aphrodite, een kempenaar, zgn. Bolsjewiek. Op dit schip heb ik nog drie jaar gebuffeld, toen moest ik aan de wal wegens mijn gezondheid. Toch heb ik nog een aantal jaren met vrienden in de zomer mee gevaren, tot ook zij aan de wal moesten. Vanaf toen ben ik ook zelf maar eens bootjes gaan huren, soms met z'n tweeën, soms met vrienden, soms met de kinderen, enz.



Koelvloeistof

door Wim de Graaf, IJtunnel 1

Ofschoon de verbrandingsmotoren de afgelopen jaren sterk zijn verbeterd, zijn ze nog steeds niet erg efficiënt in het omzetten van verbrandingsenergie naar bewegingsenergie. Door de verbranding van brandstof ontstaat er in een dieselmotor energie die via een omweg in mechanische energie wordt omgezet. Een groot gedeelte van die energie gaat “verloren” voordat het door de krukas wordt omgezet.

Ter indicatie: via de uitlaatgassen gaat 29 tot 35% energie aan warmte, straling en wrijving verloren. Via aandrijving van hulpaggregaten circa 7% en via het koelsysteem ongeveer 32%. Zo blijft er maar 26 tot 32% over voor mechanische kracht aan de krukas. Om de motor tegen oververhitten te beschermen is er maar één remedie: KOELEN dus.

Al in 1886 heeft Carl Benz een eenvoudig vloeistofkoelsysteem toegepast. Water is hiervoor het meest geschikt. Water kan per kg veel warmte opslaan en dit ook weer snel afstaan. Bovendien heeft water eenzelfde viscositeit bij alle temperaturen tussen 0 en 100 graden Celsius, en kan het dus snel rond worden gepompt zonder al teveel weerstand. Naast voordelen van water als koelvloeistof zijn er ook nadelen. Het bevriest bij temperaturen onder de nul graden, en kookt boven de 100 graden (op zeeniveau). Bovendien is water zolang het zuurstof bevat corrosief. Als water bevriest zet het 9% uit en is dan in staat om gedeeltes van het motorblok uit elkaar te scheuren.



In 1929 heeft BASF een product ontwikkeld dat de bovengenoemde nadelen van water voorkomt. Het was de start van koelmiddelen op basis van mono ethyleen-glycol. Het blijft vloeibaar tot -38 graden en kookt pas boven de 150 graden. Een nadeel van dit mengsel is dat het licht giftig is. Daarom is er voor toepassingen waar dit echt niet kan (bijvoorbeeld de voedselindustrie) een koelvloeistof waar mono propyleen-glycol de ethyleenglycol vervangt. Dit is een duurder product en heeft ook andere warmte overdracht eigenschappen. Koelvloeistof is een samengestelde vloeistof voor de koeling van de motor. Koelvloeistof heeft als basis gedemineraliseerd water (niet kalkhoudend water). Aan dit water worden bestanddelen toegevoegd zoals:

- antivriesmiddel
- anticorrosiemiddel
- antischuimmiddel
- smeermiddel

De primaire functie van koelvloeistof is het zoveel aan warmte, dat de verbrandingsmotor tijdens het verbrandingsproces produceert, af te voeren. Dus de motor te koelen. Koelvloeistof heeft naast deze hoofdtaak nog een aantal andere functies. Zo voorkomt het corrosievorming in het inwendige van de motor en het koelsysteem. Denk hierbij aan de oliekoeler, slangen, een eventuele warmwaterboiler. Koelvloeistof moet tegen hoge en lage temperaturen kunnen, het mag niet schuimen en moet smerende eigenschappen bezitten. Als de koelvloeistof niet zou beschermen tegen corrosie dan bestaat het gevaar dat bijvoorbeeld een kleine warmtewisselaar door corrosievorming dicht gaat zitten, waardoor de koelcapaciteit vermindert en een te hoge motor(olie)temperatuur ontstaat.

Door corrosievorming kan afbrokkeling van metaaldelen ontstaan die bijvoorbeeld de koelvloeistofpomp kunnen beschadigen. Al met al altijd veel duurdere reparaties dan regelmatig de koelvloeistof te vervangen. De bescherming tegen corrosievorming wordt gerealiseerd door toevoeging van een speciale dope. Het smeermiddel wat aan de koelvloeistof wordt toegevoegd dient voor het smeren van de afdichting van o.a. de koelvloeistofpomp. Als deze afdichtingsring niet gesmeerd wordt ontstaat er versnelde slijtage, piepende geluiden en lekkage. Schuim bestaat uit luchtballen. Waar een luchtbel zit, kan geen koelvloeistof zitten. Er ontstaat dan een tekort aan koelmiddel voor het afvoeren van de warmte. Dit heeft tot gevolg een te hoge motortemperatuur.

Het enige wat eenvoudig te controleren is, is de vorstbeveiliging. We kunnen door middel van een optische meting of een weging het gewicht van de vloeistof bepalen. Aan de hand van dit gewicht is de vorstbeveiliging uit te lezen. De toevoegingen die in de koelvloeistof worden verbruikt, raken uitgewerkt. Vergelijk het met een pijnstiller, deze werkt een bepaalde periode. Na verloop van tijd is de pijnstiller uitgewerkt. Door het warm worden en afkoelen van de koelvloeistof treedt er een verouderingsproces op. Na verloop van tijd zal de beschermende werking van deze dopes niet meer aanwezig zijn. Wanneer verversing lang uitgesteld wordt zal door chemische reacties in de koelvloeistof zelfs een agressieve reactie ontstaan. Dit heeft een negatief effect op de levensduur van de motor en het koelsysteem.



De vervangingstermijn van koelvloeistof is in het algemeen 4 jaar. Hanteert men deze termijn dan blijft het koelsysteem optimaal functioneren. Er zijn echter ook zogenaamde Longlife koelvloeistoffen in de handel, deze kunnen wel tot 8 jaar meegaan. De kleur van deze vloeistoffen is over het algemeen niet blauw of groen maar roze/rood door de toepassing van een andere soort toevoegingen (dopes). Belangrijk is wel als men overgaat tot het toepassen van deze nieuwe soort koelvloeistof dat men zich goed laat informeren over de mengbaarheid met de veel oudere soorten, soms kan er door niet goed voorspoelen een mengsel ontstaan wat meer de eigenschap heeft van haargel als van een koelvloeistof.

George Snijder

Schippers

van een gedempte haven

Scheepvaart van 's Gravenmoer 1800 - 1950

Wie aan Brabant denkt, denkt wellicht niet in de eerste plaats aan scheepvaart. Toch staan de schippers van 's Gravenmoer, een dorp in de Brabantse Langstraat, aan de wieg van de Nederlandse binnenvaart. De turfvaart is het begin van de scheepvaart in dit gebied. Daarna vormen beer en hooi de voornaamste vracht. De schippersnamen van weleer uit dit kleine dorp prijken nu nog op binnenvaartschepen, doordat sommigen succesvol de overstap naar de Rijnvaart hebben gewaagd. Naast de nakomelingen van de 's Gravenmoerse schippers zijn ook sommige ijzeren klippers, klipperaken en sleepschepen, die de werf van Tak in de 's Gravenmoerse haven te water liet, tot op de dag van vandaag op de Nederlandse waterwegen te vinden. Nog één keer is het druk in de haven, wanneer een aantal 's Gravenmoerse schippers er zijn toevlucht zoekt aan het eind van de Tweede Wereldoorlog. In 1950 wordt de haven gedempt en slechts een plantsoen en het naambordje 'Havenkade' herinneren aan de rijke scheepvaart-geschiedenis van dit dorp. Archiefmateriaal geeft de feiten, de verhalen van (nazaten van) schippers en scheepsbouwers laten de menselijke kant zien.

Meer dan 400 illustraties, waaronder veel unieke egodocumenten en nooit eerder gepubliceerde foto's uit familiealbums brengen dit onbekende scheepvaartverleden tot leven.



ISBN 978-90-814366-1-8

320 pagina's in kleur, 23 bij 29,7 cm.

Prijs € 32,50. Verzendkosten in Nederland € 4,00 per boek; vraag prijsopgave voor meerdere exemplaren naar één adres. Bezorging in de regio 's Gravenmoer/Tilburg in overleg.

Bestellen door overmaking van het aankoopbedrag inclusief verzendkosten op rekening 91.38.58.234 t.n.v. G.L. Snijder, Alphen aan den Rijn onder vermelding van uw volledige adresgegevens.

Voor vragen en inlichtingen:

telefoon 06 47 022 631

e-mail: acolus@shipmail.nl



Voor zij die er snel bij willen zijn

Port de Calais

04, 05, 06 Juin 2010
"Bassin Carnot"



Fédération Régionale pour la Culture et le Patrimoine Maritimes
Manifestation "Port de Calais 2010"

MRES
23 rue Gosselet
59000 LILLE
FRANCE

4, 5 & 6 juin 2010

Port de Calais

3^{ème} édition

- vendredi 4, samedi 5 et dimanche 6 Juin, le port de Calais est en fête
- Un rassemblement de bateaux traditionnels, invités d'honneur les canots de sauvetage
 - Des concerts de chants de marin et de musiques marines
 - Un village du patrimoine maritime

Cette fête maritime est organisée par la Fédération Nord-Pas de Calais pour la Culture et le Patrimoine Maritimes, qui sera heureuse de vous accueillir.
Les bateaux traditionnels, les artistes et les artisans sont invités à participer à ce rendez-vous convivial du patrimoine maritime.

Une semaine après Oostende voor Anker, venez célébrez le patrimoine maritime à Calais

Contact :

Fédération Régionale pour la Culture et le Patrimoine Maritimes
MRES - 23 rue Gosselet
59000 Lille - France

☎ : +33.320.524.698
Fax : +33.320.861.556

frcpm@wanadoo.fr
www.patrimoine-maritime.com

4, 5 & 6 of June 2010

Port de Calais

3rd edition

- On Friday 4, Saturday 5 and Sunday 6 of June 2010, port of Calais, is hosting a festival
- A Gathering of traditional boats, special guests lifeboats
 - Concerts and sea shanties
 - A maritime heritage village

This maritime festival is organised by the Nord-Pas-de-Calais Federation for Maritime and Culture Heritage. They will be very happy to welcome you on this event, just one week after Oostende voor Anker. Traditional boats, artists and craftsmen are invited to take part in this maritime heritage gathering.

Port de Calais 2010

Si vous êtes intéressés, merci de retourner le coupon joint
If you are interested, please complete and return the attached coupon

Je suis intéressé par "Port de Calais 2010" et je pense participer en tant que...
I'm interested by "Port de Calais 2010" and I think I will take part as...

☉ Propriétaire de bateau traditionnel / Owner of traditional boat

Nom du bateau / Name of the boat:
Type de bateau / Type of boat: Longueur ht / LOA:

☉ Expositant (activité maritime uniquement) / Exhibitor (maritime fields only)

Artisan / Craftman Association / Association Chantier / Shipyard
 Musée / Museum Maquettiste / Modeliste

☉ Musicien / Musician

Je souhaite recevoir les informations sur la fête / I wish to receive informations on the event

Nom / Name: Prénom / Firstname :
Adresse / Address:
Code Postal / Post code: Ville / Town:
Pays / Country: ☎ :
e-mail :