



**Vlaamse vereniging
tot het behoud**

**van
historische vaartuigen vzw**

www.historisch-vaartuig.be

Nieuwsbrief 46 - december 2010

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

Agenda:

5 februari 2011

Algemene Ledenvergadering,
hotel La Royale Leuven
(14.00u)



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
(ledenadministratie)

0(032) 476 52 22 64

E-mail:

info@historisch-vaartuig.be

redactie nieuwsbrief:

vbhvreductie@yahoo.com

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

Beste leden en sympathisanten,

Het is alweer zover: de feestdagen! Lekker warm en gezellig bij elkaar met familie en vrienden sluiten we alweer een jaar af. Een jaar waarin ook u hopelijk veel gevaren hebt en vele evenementen bezocht. Onze passie voor het varende erfgoed werd weer uitgedragen door de schepen in topconditie in de vaart te houden of door naarstig verder te werken aan dat restauratieproject waar toch zoveel energie blijft naartoe vloeien.

Uw redactieploeg is er ook dit jaar weer in geslaagd een hele reeks bijzonder interessante en mooie nieuwsbrieven aan u voor te schotelen. Met de feestdagen voor de boeg wilden zij u nog eens verwennen met een speciaal december-winter nummer zodat u toch voldoende leesvoer hebt.

Rest ons nog u fijne feestdagen toe te wensen en voor volgend jaar een goede gezondheid die u zal toelaten datgene te doen wat uw hart u ingeeft tezamen met al degenen die u lief zijn.

Namens het bestuur, uw voorzitter

Dirk Ramakers



Havens en ligplaatsen in de Zeeuwse Delta

Dank aan Eric de Ruiter van de msIb Geep voor de tip!

Bron: Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland (www.scez.nl)

Het rapport "Havens en ligplaatsen in de Zeeuwse Delta" uit 2010 biedt een goed overzicht van havens en ligplaatsen voor historische zeil- en motorschepen in de Zeeuwse Delta en de aanwezige voorzieningen. Hoewel beide hun eigen vaargebied hebben, is de problematiek vaak gelijk; lig- en passantenplaatsen verdwijnen of dreigen op korte termijn te verdwijnen. Voor kleine historische schepen zijn aanlegmogelijkheden in bijvoorbeeld jachthavens, voor grotere historische schepen zijn echter steeds minder lig- en passantenplaatsen beschikbaar. Daarbij is het aanbod van voorzieningen zoals water en elektra niet overal voldoende en ontberen havens vaak veilige af- en opstapplaatsen. Met name in getijdenwater zijn dergelijke voorzieningen gewenst. Voor een duurzame instandhouding is het van groot belang dat bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen het varend erfgoed zoveel mogelijk een centrale rol krijgt toebedeeld. Want het hebben van varend erfgoed is één ding, het behouden ervan vormt pas echt een uitdaging.

Bekijk het gehele rapport [hier](#).



Bron: *Scheepvaartkrant, editie 3 november 2010*

Sector wordt niet in
erfgoeddecreet behandeld

Varend erfgoed mag niet vergeten worden

BAARDEUC - Ministerie van
Vlaamse Regering en
Waterrijnd Vlaanderen stelt niet
dat door de herkomst van
het varend erfgoed niet
wordt behandeld. Dit is
opgevoerd in de Vlaamse
Wet op de Monumenten en
Landscappen. Volgens de
minister van Vlaamse
Regering en Waterrijnd Vlaanderen
wordt het varend erfgoed
niet behandeld als
monument.

DOOR THEO BRUG

De Vlaamse Regering en
Waterrijnd Vlaanderen
stelt niet dat de
oplossing tussen monument
en varend erfgoed
wordt behandeld als
monument. Dit is
opgevoerd in de Vlaamse
Wet op de Monumenten
en Landscappen. Volgens
de minister van Vlaamse
Regering en Waterrijnd
Vlaanderen wordt het
varend erfgoed niet
behandeld als monument.

Verplichte documenten voor
Monumenten en Landscappen
de afdeling Varend Erfgoed
niet nog te zetten.

Aankomst

In een aflevering uit de
Vlaamse Regering en
Waterrijnd Vlaanderen
wordt het varend erfgoed
niet behandeld als
monument. Dit is
opgevoerd in de Vlaamse
Wet op de Monumenten
en Landscappen. Volgens
de minister van Vlaamse
Regering en Waterrijnd
Vlaanderen wordt het
varend erfgoed niet
behandeld als monument.



• Dergelijke oude schepen hebben een grote rol gespeeld bij de economische ontwikkeling van Vlaanderen. De toegewezen exemplaren hiervan is belangrijk.

wordt erfgoed, niet
het heeft cultureel
waarde en historische
waarde. Het varend
erfgoed wordt niet
behandeld als monument.
Dit is opgevoerd in de
Vlaamse Wet op de
Monumenten en Landscappen.
Volgens de minister van
Vlaamse Regering en
Waterrijnd Vlaanderen
wordt het varend erfgoed
niet behandeld als
monument.

Warend erfgoed

Volgens minister Eric Van
Driessche wordt het
varend erfgoed Vlaanderen
niet behandeld als
monument. Dit is
opgevoerd in de Vlaamse
Wet op de Monumenten
en Landscappen. Volgens
de minister van Vlaamse
Regering en Waterrijnd
Vlaanderen wordt het
varend erfgoed niet
behandeld als monument.

De Vlaamse Regering en
Waterrijnd Vlaanderen
stelt niet dat de
oplossing tussen monument
en varend erfgoed
wordt behandeld als
monument. Dit is
opgevoerd in de Vlaamse
Wet op de Monumenten
en Landscappen. Volgens
de minister van Vlaamse
Regering en Waterrijnd
Vlaanderen wordt het
varend erfgoed niet
behandeld als monument.



Een varken na kolen

door Frank Jansen, mslb Hylke en Wim de Graaf, IJtunnel 1

Ha, een varken! In het Frans heet zo iets "cochon". De naam geeft meteen aan hoe zo'n ding er uit ziet. Vol en rond en weegt een dikke ton. Een "varken" is de koppeling uit een Amerikaanse Sherman tank. In die tank stond een zogenaamde "twinset" van twee naast elkaar geplaatste GM diesels.

Eentje links- en eentje rechtsdraaiend. Die waren samen gekoppeld aan een varken waarmee dan de rupsbanden werden aangedreven. Geen echte keerkoppeling dus, maar een soort tandwielmechanisme. Tijdens het omzetten gebeurde het regelmatig dat de tandwielen niet direct in elkaar grepen.

Het kenmerkende geknars wat ontstond werd vergeleken met het gekrijts van een varken. Toen na WO II de binnenvaart weer op poten gezet moest worden waren er geen motoren en keerkoppelingen. Het was behelpen met onderdelen uit oorlogsdumps. Zo zijn er heel veel GMs met varkens in spitsen en sleepboten gebouwd.

Frank Jansen heeft zelf met een "varken" gewerkt en spreekt dus uit ervaring. In zijn schip stond de linksdraaiende van de twinset, deze was met een droge plaatkoppeling aan een tussenas via een remband aan het varken gekoppeld.

Om de juiste overbrenging te realiseren werden de meeste tandwielen uit de bak gehaald.

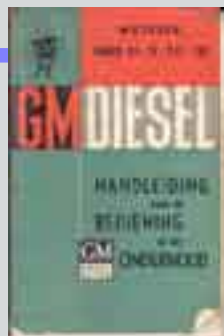
Vooruit ging je dan 1 op 6 en achteruit werd dat 1 op 9!

Frank vertelt: "Om te manoeuvreren had je één voet en drie handen nodig. Eerst draaide je de reguleur naar beneden, dan trapte je met je rechervoet de koppeling in, die trok dan ook de remband aan om de schroefas en vervolgens ging je dan met de koppelingshandel langzaam en raspnd de tanden zoeken tot hij inschakelde. Intussen moest je de boot op koers houden en dan liet je de koppeling weer opkomen, de remband loste en je kon weer toeren maken. Dat alles kostte veel

tijd, dus als je in de verte een brug zag dan moest je al aan het werk om de omkeerbeweging te starten. Spannend!!! Maar gelukkig nooit schade gevaren. Ze waren oersterk maar na verloop van tijd vlogen de tandwielen en de lagers eruit. Zo is de mijne ook naar het kerkhof gegaan. Ik haalde mijn hand onder door het carter en vond daar een kilootje brons en staalkruimels, hij werkte nog maar alleen met heel dikke olie van SAE 240, net boter."

Dat waren nog eens tijden!

In de mslb Kobbe van Robin Capioux staat nog een varken als vertragskast.



Rederij Flandria

door Wim de Graaf, IJtunnel 1

Bronnen:

Marcel Annemans (29-03-2008)

artikel "Bonen en erwten ruimen plaats voor toeristen" uit *Gazet van Antwerpen*, 1972

artikel "Flandria mag weer uitveren" door R. Collier uit *De Morgen*, 19 december 1991

<http://www.brabo.com/>

"Ik wil dit stukje opdragen aan alle personeelsleden, Flandria vrienden die deze firma groots hebben gemaakt. Ik, Marcel Annemans, geboren in Antwerpen op 19 november 1947 en schipperszoon van John Annemans die in 1947 bij Flandria in dienst trad als kapitein van FL12. In 1948 tot 1956 hebben we op de FL9-Ponton gewoond, die diende als aanlegsteiger van het Noordkasteel en in de winterperiode lagen we gemeerd in de Zuiderdokken. In de herfst van 1956 zijn we voor 6 maanden aan de wal gaan wonen maar in de lente van 1957 was de heimwee te groot en zijn we op de ponton FL8 (atelier) gaan wonen. Deze ponton lag in het zomerseizoen op de Plage en in de winterperiode gemeerd achtereenvolgens in het Lobroekdok, de Zuiderdokken en als laatste het Bonapartedok. In de herfst van 1967 zijn we definitief van de ponton gaan verhuizen. Ik ben op Flandria begonnen in maart 1965 op FL17 onder het bevel van kapitein Rottiers. In 1980 naar FL16 onder K.M. Illegems tot hij met pensioen is gegaan en ik zijn functie heb overgenomen tot februari 1999."



Flandria in een notendop

De geschiedenis van de rederij begint met Eugène Van Marcke. Hij werd geboren op het binnenschip van zijn vader en bracht er ook zijn jeugd door. In 1922, op 17-jarige leeftijd nam hij zelf het roer in handen en verzekerde een beurdienst tussen Antwerpen en Doel met vrachten graan, meel, voedermeel en scheikundige meststoffen. Vrienden en kennissen mochten op zon- en feestdagen eens meevaren. Zo ontstond bij Van Marcke het idee om deze toeristische tripjes een meer commercieel karakter te geven.



Hij liet het niet bij een idee alleen en ondernam de nodige stappen. Zo kwam de Flandria I in de vaart. Dit initiatief legde hem zeker geen windeieren want de Antwerpenaren waren dolenthousiast. Reeds in 1926 had de Flandria I 40.330 betalende passagiers vervoerd! In 1930 krijgt Eugène Van Marcke de toelating om havenbezoeken te organiseren - een heel nieuwe wereld gaat open. Twee jaar later richt men de NV Interprovinciale Stoombootdiensten op, datzelfde jaar maakt men ook kennis met de Flandria VI. Deze was eigenlijk een ijzeren promotieboot waarmee men alle grote steden bezocht. Het succes was enorm!

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog bezat Eugène Van Marcke een vloot van 13 schepen en een totale vervoerscapaciteit van 4000 passagiers. Helaas, na W.O. II was de schade enorm. Enkele schepen werden voor de Antwerpse kade gekelderd, de overige werden door de Duitsers in beslag genomen en ingezet voor de oorlogsvoering. Enkel Flandria II en VII, beiden zwaar beschadigd, konden toch gerecupereerd worden. Maar Eugène wil zijn droom niet opgeven en zet koppig door Wanneer de rederij in 1947 haar 25-jarig bestaan viert, beschikt men weer over 12 schepen.

De rederij Flandria beschikte in 1987 over 24 schepen en stelde 200 mensen te werk. In 1993, door een sterk doorgevoerde reorganisatie, zijn dit nog slechts 90 personeelsleden. Vanaf toen werd Flandria N.V. de Rederij Flandria.



Flandria 16

“La Perouse” is de naam van het toeristisch schip Flandria 16 omdat zich daarop de keuken met die naam bevindt. Hier vinden we tevens een bakkerij waar brood, gebakjes en taarten van eerste kwaliteit bereid worden. In de winter wordt deze boot als restaurant aangewend. Zij is voor iedereen toegankelijk. “La Perouse” was een tweesterrenrestaurant volgens de guide Michelin.



“La Perouse” is vernoemd naar een markies uit de 16de eeuw die van de koningin der Nederlanden twee schepen ter beschikking kreeg om een ontdekkingsreis te maken. In 1953 werd de stap gezet naar de gastronomie. Aanleiding was de soepbedeling die toen op de overtochten verzorgd werd. Deze soepbedeling kende zo'n enorm succes dat de oprichting van een waardige keuken noodzakelijk werd. O.a. Koningin Elisabeth II van Engeland, Prins Rainier en Prinses Grace van Monaco, Prins Jan van Luxemburg, Koning Olav van Noorwegen, Keizer Haile Selassie van Ethiopië, president Pompidou en keizer Hirohito van Japan dineerden aan boord. Uiteraard waren onze eigen vorsten meermaals te gast.

Drinkwaterbedeling

Elk binnen- of zeeschip moet geregeld zijn voorraad drinkwater aanvullen. De kapitein van het schip kan hierbij gebruik maken van de drinkwaterboten van Flandria. Drinkwaterbedeling is geen privé-initiatief van Flandria. Ze geniet enkel de concessierechten van AWW (Antwerpse WaterWerken). Flandria zorgt voor de boten, het personeel en brandstof, terwijl AWW het drinkwater levert. Er zijn in totaal zes drinkwaterboten waarvan één boot bestemd is voor de vaarroute op de Schelde en de andere vijf verspreid zijn in de haven. Iedere boot heeft zijn eigen vaarroute, waaraan de schipper zich moet houden. De zes boten zijn van een variabele tonnenmaat. De kleinste heeft een inhoud van 64 ton en de grootste een inhoud van 300 ton. Flandria is ook verplicht om steeds voor een reserveboot te zorgen. Deze moet altijd gebruiksklaar liggen om een onbruikbare boot te vervangen. Elke boot heeft één schipper of kapitein en één matroos of dekman.



Na WO II

Tot voor wereldoorlog II bestonden er geen vaste verbindingen tussen de linker- en rechteroever van de Schelde. Kleine overzet bootjes, toen zonder contracten met de staat, verzorgden de overzetsdiensten. Naast de overzetbootjes waren de Waaslandtunnel en een brug in Temse de enige verbindingen tussen beide oevers. Deze brug was te smal om optimaal verkeer te verzekeren. Tijdens de oorlog werd ze bovendien verwoest door een bombardement. Na de oorlog werd de nood aan verbindingen tussen beide oevers alsmar groter door het toenemende verkeer. De inzet van de directie van Flandria en de onderhandelingen met de staat wierpen snel vruchten af. De rederij kreeg het recht om veerdiensten in te schakelen onder concessies van de staat. Flandria startte met de veerdienst Doel-Liefkenshoek-Lillo en nadien volgde Kruibeke-Hoboken. In 1978 nam Flandria ook de veerdienst Bazel-Hemiksem over, die toen aan een andere rederij toebehoorde.

- Flandria verzorgt dus drie veerdiensten, per veerdienst is er één veerboot voorzien:
- Flandria 22: deze verzorgt de dienst Bazel-Hemiksem
- Flandria 23: deze verzorgt de dienst Kruibeke-Hoboken
- Flandria 26: deze verzorgt de dienst Doel-Liefkenshoek-Lillo



Fraudeschandaal

In juni 1990 barstte het fraudeschandaal los rond de firma. Eigenlijk was dit een uitloper van het onderzoek naar de valse facturen van Raoul Stuyck. De PR-man had ook aan hen valse facturen geleverd. Maar toen men dit onderzocht botste men op nog een grotere fraude: onder meer door een rapport van het Hoog Comité van Toezicht bleek dat er op grote schaal werd gesjoemeld, dit ten nadele van de overheid. Er was onder andere sprake van fraude bij de veerdiensten Kruibeke-Hoboken en Bazel-Hemiksem, die toen door Flandria werden gerund.

Er bleek een merkwaardig contract te bestaan tussen Flandria en de overheid. De overheid verbond zich ertoe alle onkosten die rechtstreeks met de veerdiensten te maken hadden (boten, onderhoud, personeel) integraal te vergoeden en dit nog eens vermeerderd met een winstpercentage van 14 percent. Onafhankelijk hiervan was er een overeenkomst dat de staat 30 percent van de post "niet aanwijsbare onkosten" zou vergoeden. De staat ging ervan uit dat een gedeelte van die post ook voor de veerdiensten gebruikt werd. Maar Flandria dreef die onkosten via allerlei middelen mijlen de hoogte in. Zelfs onkosten van het restaurant "La Perouse" en schilderwerken aan een privé villa in Schoten werden hierin verwerkt.

Flandria kreeg van de staat 152 miljoen Belgische franken (ruim 3,75 miljoen euro) voor de uitbating van de veerdiensten Hoboken-Kruibeke en Hemiksem-Bazel. Twee dagen na het bekend maken van de fraude schorste de toenmalige Vlaamse minister van Openbare Werken Sauwens het contract voor de overzetsdiensten. Het fraudeproces liep tegen 4 managers van het bedrijf: Constant en Jan Van Marcke, François De Winter (de hoofdboekhouder) en Jozef Sels (de algemeen controleur). Constant Van Marcke werd op 30 juni 1995 veroordeeld tot een boete van 500.000 Belgische frank (ongeveer € 12.000) en twee jaar voorwaardelijke gevangenisstraf voor het inbrengen van "valse, sterk overdreven rekeningen" bij het Vlaams Gewest. De andere drie werden vrijgesproken omdat zij volgens het hof "dermate onder morele druk stonden dat zij wel moesten meewerken aan de fraude." In deze periode werd het aantal bemanningsleden per schip drastisch verminderd.

Overzetsdiensten

Sauwens weigerde al sinds 1 januari 1989 de buitenissige rekeningen van Flandria te betalen. Op 20 juni 1990 kondigde de minister, via deurwaardersexploot, aan dat het Vlaamse Gewest zelf de veerdiensten zou verzorgen tot een nieuwe aanbesteding rond was. Flandria stelde zich ook kandidaat en dit nu met prijzen (47,9 miljoen Belgische frank - bijna 1,2 miljoen euro per veer) ver onder hun vroegere prijs. Zij stonden evenwel in concurrentie met Baek Marine die zo'n tien miljoen goedkoper was en de voorkeur genoot van het Bestuur der Waterwegen en de Inspectie van Financiën.



Volgens Marcel Dierckx, voormalig topman bij Ford Genk, die aangetrokken werd om orde op zaken te stellen, heeft Flandria dan weer het voordeel van hun ervaring en het onmiddellijk beschikbaar zijn van boten, terwijl Baek Marine deze nog moest laten bouwen. Bovenvermelde Marcel Dierckx is niet zomaar aangetrokken. Hij was de topman bij Ford Genk en ondermeer actief in Fabrimetal. Op 18 december 1991 werd door minister Sauwens beslist dat Flandria de veerdiensten toch terug kreeg. De rederij Flandria geniet concessierechten van de Vlaamse regering, deze zijn verbonden aan een driejarig contract. Aan elk contract is een bedrag verbonden dat de rederij van de Vlaamse regering ontvangt in ruil voor de verhuur van de boten, personeel, diensten en aankoop van brandstof.

Failliet

De NV Rederij Flandria en de NV Flandria International werden respectievelijk op 3 juli 2003 en 16 oktober 2003 failliet verklaard door de rechtbank van koophandel. De curator kon op de maatschappelijke zetel geen boekhouding aantreffen. De twee firma's hadden gezamenlijk ook bijna 7 miljoen euro schuld bij de belastingen

Verleden en toekomst

ANTWERPEN - 9 december 2008



Oud-reder en gewezen Flandria-baas Constant Van Marcke (80) overlijdt in het Imelda ziekenhuis in Bonheiden aan de gevolgen van een zware hartaanval. Constant Van Marcke bouwde rederij Flandria uit tot een belangrijke toeristische troef voor de Scheldestad. Een tijdperk is afgesloten.

Brabo CVBA

In 2006 werd de Flandria-vloot overgenomen door Brabo CVBA. Na deze overname werd de vloot uitgebreid met de Brabo 20, waardoor zij nu uit zeven schepen bestaat:

La Pérouse (capaciteit: 250 personen)

Flandria 24 (capaciteit: 350 personen)

Flandria 18 (capaciteit: 200 personen)

Flandria 1 (capaciteit: 40 personen)

Flandria ZAO (zeilboot met 10 slaapplekken)

Flandria RIB (motorboot voor 4 personen)

Brabo 20 (capaciteit: 18 personen)



Lees verder op de website www.historisch-vaartuig.be/flandria!

Hier vind je allerlei interessante krantenknipsels over rederij Flandria door de jaren heen.

OPROEP



Zijn er mensen die de opduwer op de foto herkennen? Hij is in Zeebrugge gekocht nadat de oude eigenaar was overleden. Verder is er niets over bekend. Er lag een EHBO doos aan boord, maar die was erg nat. Het adres erop was niet meer te lezen, alleen "Brugge" was herkenbaar. De nieuwe eigenaar wil hem graag weer terug brengen in de originele staat maar weet totaal niets van het schuitje. Hopelijk zijn er onder de lezers mensen die meer weten!



Reacties kunnen per e-mail gezonden worden naar

vbhvredactie@yahoo.com .

De redactie zorgt ervoor dat uw bericht terecht komt bij de eigenaar. Als u zelf ook een oproep of bericht wil plaatsen, kunt u uiteraard ook op dit e-mailadres terecht. Uw bericht wordt dan in een volgende editie van deze nieuwsbrief geplaatst.

Welkom nieuwe leden

NEELTJE

Naam eigenaar:

Hugo en Sandra Berkouwer

Type schip: **luxemotor**

Bouwjaar: onbekend

Werk: **De Vooruitgang, Alphen a/d Rijn (NI)**

Afmetingen (l x b x d): 31,5 x 5,4 x 1,16 m

Motor: **110 pk Gardner 6LX**

Bouwjaar motor: 1963

Keerkoppeling: **Gardner, vertraging 1:3**

Bouwjaar keerkoppeling: 1963

Thuishaven: **Nieuwegein (NI)**



Smullen op de “Hylke”

door Wim de Graaf, IJtunnel 1

VVBHV lid Frank Jansen kokkerelt wat af in de kombuis van zijn bijna 110 jaar oude sleper, maar in de zomer ook op de zelf gebouwde opvouwbare “buitenkeuken”. Een mooi recept staat op zijn “Hylke”-site bij “kerstreis 2007” en daarbij is zalm gebruikt. Inderdaad zalm is aan boord een populaire vis, want wie heeft er geen blikje zalm aan boord als noodrantsoen? Zalm blijft in ons geheugen een feestelijke vis, ook al is deze nu een van de goedkoopste bij de vishandel. Hieronder geef ik twee recepten: één voor de kombuis en één voor buiten.



Zalm



Zalm vind je in twee varianten, de gekweekte en de wilde zalm. Maar wie heeft er ooit een wilde zalm gezien, opgegroeid in het zuiverste rivier water? Niemand denk ik, tenzij je bent gaan zalmvissen in Canada of Noorwegen. Tegenwoordig vind je wilde zalm in de supermarkt, maar die is op zee voor de kust gevangen en daar in een blikje gepropt. Bijna alle ingeblikte zalm komt uit Alaska of van de Canadese westkust. Daar leven een zevental soorten zalm, maar wel van een andere familie dan onze Europese “Salmo”. Al deze soorten verschillen erg in grootte en kleur.

In de tijd van de dure zalm, vóór

1980 dus, hoorde een sneetje gerookte “Canadese” bij de toast op het kerstbuffet. De duurste zalm was heel erg rood, afkomstig van de topsoort *Oncorhynchus nerka*, of *saumon rouge*. Zalm = rood, dachten wij, onwetenden. Er is ook een uitgesproken roze zalm (*O. gorbuscha*), die in Canada niet voor niets *saumon rose* heet, in tegenstelling tot de Europese zalm, die ook in Canada voorkomt, maar dan aan de oostkust (ja, het wordt weer ingewikkeld).

Toen men zalm is gaan kweken in Europa, vroegen de klanten om visvlees met een zo rood mogelijke kleur, want dat leek op Canadese kwaliteit. Daar werd voor gezorgd door extra astaxanthine (kreeftenrood) in het voeder van de kweekzalmen te mengen. Die kleurstof komt nu niet meer van garnalen, maar uit laboratoria van het bekende huis Hoffmann-La Roche. Voor de liefhebbers van bio wordt een identiek kleurtje geleverd dat dan niet door synthese, maar door extractie uit microalgen van het geslacht *Haematococcus* wordt gehaald.



In onze restaurants vind je haast nergens Europese wilde zalm. Waarom niet? De mensen zijn die zachte, vette kweekzalm ondertussen zo gewend geraakt, dat ze het origineel – dat ze voordien nooit hadden geproefd – niet moeten. “De kleur is niet juist, het vlees is droog en draderig...” Natuurlijk, wat dacht u? Al eens het verschil geproefd tussen wild en tam konijn? Nou, Frank wel.

Zelfgerookte Zalm uit buitenkeuken

- Ingrediënten
- Diepvries zalmfilet (1/2 p.p.)
- 75 gr rucola
- Japanse sojasaus (zout)
- 1 citroen of limoen

Hulpmiddelen

- 1 flinke oude pan met een goed afsluitend deksel (of een opvouwbaar tafelrookoventje)
- 1 klein barbecue roostertje
- 1 stukje aluminiumfolie
- houtzaagsel (een zakje houtzaagsel voor in de rookoven gaat lang mee, je gebruikt maar 1 eetlepel per keer!)



Rookmengsels

Houtmot van diverse houtsoorten. Desgewenst aanvullen met droge tijm en of gekneusde jeneverbessen. Rook is zuur en penetrant. Teveel bederft het ingrediënt. Een mildere rookmaak verkrijgt je met een mengsel van 1 deel rijst, 1 deel Chinese thee, 1 deel bruine basterdsuiker. Ook het insmeren met olijfolie of het inpakken in druivenbladeren tempert de rookintensiteit.

Vorbereiding

Doe 1 eetlepel zaagsel op de bodem van de pan. Leg er een stukje aluminiumfolie op zo groot als de bodem van de pan, dit is voor het opvangen van het vocht uit de vis.

Zet op zaagsel en aluminiumfolie een roostertje uit een oude barbecue. Buig het ijzeren roostertje zo, dat je het op 1 of 2 cm hoogte van de bodem van de pan kunt plaatsen. Vet het in met olie.

Bereidingswijze

Neem de zalmfilet die nog bevroren is, bestrooi hem met verse peper uit de molen en met zeezout, een beetje piment erover is ook lekker. Zet de pan op het gas, een elektrische kookplaat, of op een barbecue buiten. Wacht tot het houtzaagsel begint te roken. Zet de warmtebron zo, dat het roken net niet ophoudt. Het mag niet te erg roken! Sluit de pan en reken vanaf nu ongeveer 15 minuten rooktijd. Zorg ervoor dat het niet te heet wordt in de pan; het is de bedoeling dat de vis gerookt wordt, maar niet gestoofd! De zalm blijft van binnen rauw, maar is wel gerookt. Haal na 15 minuten voorzichtig de zalm uit de pan en snij de moot in smalle plakken.

Serveertips

Leg de plakken op de rucola op borden. De rucola heb je van te voren bestrooid met druppeltjes Japanse sojasaus en citroensap. Leg er een kwart citroen naast voor wie nog extra wil!



Pasta met zalm voor in de kombuis

Ingrediënten

- 150 gram pasta (bv. spaghetti)
- 400 gram champignons in plakjes
- 1 blik zalm (400 gram)
- 20 ml crème fraîche
- 1 bakje peterselie
- 1 scheutje wijn
- peper, zout, olijfolie



Bereiden

Laat de zalm uitlekken en verwijder het vel en de graat. Kook de pasta volgens de gebruiksaanwijzing. Bak ondertussen in een koekenpan de champignons in een beetje olijfolie. Voeg vervolgens de zalm toe en verwarm deze mee. Voeg daarna de crème fraîche toe en verwarm nog even door. Breng de saus op smaak met fijngehakte peterselie, wijn, peper en zout. Er kan nog een klein blikje erwten en wortelen doorheen voor de groente liefhebber.

Eet smakelijk!



Het fort van Steendorp

Foto's © Luc van Cauwenberg (m.u.v. de fortenkaart)



Steendorp, deelgemeente van Temse, is onder de meeste van onze varende lezers ongetwijfeld bekend omwille van zijn wachtsteiger op de Schelde, tussen Temse en Rupelmonde. Een plek om gunstig tij af te wachten. Er valt echter meer te bekijken dan enkel een steiger en de (weliswaar wonderschone) Schelde.

Tussen 1882 en 1892 werd in Steendorp een bakstenen fort gebouwd onder de naam Fort Rupelmonde, een bruggenhoofd van de vesting Antwerpen. Pas in 1909 kreeg het de benaming Fort Steendorp. Het fort ligt ongeveer 600 meter ten noorden van de Schelde, op de zuidelijke flank van een heuvel. In 1859 werd Antwerpen als centrum van de Belgische landsvrdediging uitgekozen. Daartoe werd tussen 1859 en 1914 een militaire verdedigingsgordel aangelegd, bestaande uit twee ringen van forten rond de stad Antwerpen. De bedoeling van de vesting was lang genoeg te kunnen standhouden bij een eventuele inval van één van de burens tot de grote mogendheden, garanten van de Belgische onafhankelijkheid, in staat waren België te hulp te komen. De voornaamste angst van de jonge staat was een inval van Frankrijk en inlijving bij dit land.

Fort Steendorp was het laatste fort in België dat in baksteen werd opgetrokken en het vormt aldus de afsluiting van acht eeuwen baksteenbouw in dienst van versterkingen. Het was meteen ook het duurste fort tot dan toe in België gebouwd. Het fort werd uitgerust met droge grachten, iets wat uitzonderlijk is in onze contreien en een unicum in de vesting Antwerpen. Hierdoor zijn er een aantal vestingbouwkundige onderdelen aanwezig die we nauwelijks ergens anders terugvinden. Een grote militaire geschiedenis heeft het fort niet gekend, wel hebben de twee wereldoorlogen diepe sporen achtergelaten.

Het fort heeft tot nu toe vier bestemmingen gekend. Eerst was het een versterking, daarna werd het een militaire fabriek waar onder meer oorlogsgassen werden gefabriceerd. Vervolgens werd het een oefenterrein van het leger en het is geëindigd als een natuurgebied.

Bij besluit van de bevoegde minister werd de omgeving van het fort op 29 mei 1995 beschermd als landschap, op 15 september 1997 volgt de bescherming van het fort als monument. Op 14 december 2001 is het fort gekocht door ANB (Agentschap voor Natuur en Bos) en is het geherwaardeerd als monument én als natuurgebied.

Rond het fort vinden we onder andere het in het Waasland zeldzaam geworden kruisbladwalstro en vele varens, zegges en zwamsoorten. Ook huizen er vele vogelsoorten, zo'n 109 waarvan er 43 ter plaatse broeden. We treffen er bijvoorbeeld de nachtegaal, de wielewaal, de holenduif, de ijsvogel en de kleine bonte specht aan. Het fort is verder belangrijk als slaap- en voedselplaats voor doortrekkende vogels.

Naast de natuur rond het fort, is het fort binnenin een ideale overwinteringplaats voor vleermuizen. Het is zelfs de voornaamste overwinteringplaats voor vleermuizen in Vlaanderen. Dit omdat de drie belangrijkste eisen van overwinterende vleermuizen in dit fort worden ingewilligd. Er is rust, er heerst een goede (vriesvrije) temperatuur en er is een grote vochtigheidsgraad. Door beheerswerken door vrijwilligers is de populatie overwinterende vleermuizen aangegroeid tot meer dan 1200 exemplaren van negen verschillende soorten. De talrijkste soort (ongeveer 70 %) is de watervleermuis. Bijzondere soorten zijn onder andere de meervleermuis en de ingekorven vleermuis.

Het fort is als deel van de fortengordel erkend als Habitatrichtlijngebied en krijgt daardoor extra bescherming op Europees niveau. Het fort wordt beheerd door de afdeling Natuur, Aminimal van de Vlaamse overheid. De vleermuisinventarisaties worden uitgevoerd in samenwerking met de plaatselijke Natuurpunt-afdeling, de Vleermuisenwerkgroep van Natuurpunt en Ecotest vzw.

Het fort is niet toegankelijk zonder begeleiding, op de buitenste omwalling loopt wel een wandelpad. Neem voor meer informatie contact op met de toeristische dienst van de stad Temse, via e-mail toerisme@temse.be of telefonisch via (03) 771 51 31.



Kanalen in de kijker

Deze maand het verhaal van het Kanaal van Willebroek en het Zeekanaal Brussel-Schelde.

Het Zeekanaal Brussel-Schelde is ontstaan in 1997, toen het Zeekanaal Brussel-Rupel rechtstreeks werd verbonden met de Schelde door de opening van de zeesluis in Hingene. Het Kanaal van Willebroek, ook wel Willebroekse Vaart genoemd, is echter veel ouder, zelfs een van de oudste bevaarbare kanalen van België, zo niet Europa.



Na veel problemen met de stad Mechelen gaf Jean van Locquenghien, burgemeester van Brussel, op 16 juni 1550 de eerste spadesteek, de werken duurden tot 1561. Het 28 kilometer lange, 30 meter brede en 2 meter diepe kanaal verbond Brussel met Willebroek, waar het bij het gehucht Klein-Willebroek uitmondde in de Rupel. Het hoogteverschil van 14m tussen Brussel en de Rupel werd overwonnen door 4 sluizen. Door de ingebruikname van het kanaal konden schepen voortaan de wispelturige Zenne, die onderhevig was aan de getijden, en de tol voor de doorvaart van Mechelen op weg naar de Rupel vermijden.



In het hart van Brussel werden al snel verschillende dokken aangelegd (o.a. Sint-Katelijnedok). Deze werden eind 19e eeuw gedempt maar kunnen vandaag nog herkend worden aan een aantal straatnamen (bijvoorbeeld Arduinkaai).

De loop van het kanaal in Brussel werd verlegd om aansluiting te geven op het Kanaal Charleroi-Brussel dat in 1832 werd geopend. Hierdoor ontstond een directe verbinding tussen de Haven van Antwerpen en het industriebekken rond Charleroi. In 1922 werd een gemoderniseerd kanaal in gebruik genomen waarbij de monding in de Rupel verlegd werd naar de nieuwe sluis van Wintam. De sluizen van Vilvoorde (Drie Fonteinen) en Humbeek werden vervangen door de sluis van Zemst. In 1965 werd een nieuwe modernisering opgestart waarbij het kanaal uitgediept en verbreed werd tot 55 meter (25 meter voor de sluizen). Door de grote nieuwe sluizen te Zemst (geopend in 1975) en Hingene (geopend in 1997) werd het aantal sluizen teruggebracht tot 2, en ontstond een rechtstreekse verbinding met de Schelde.

De Haven van Brussel is nu bereikbaar voor zeeschepen tot 4500 ton en binnenschepen (duwvaartkonvoeien) tot 9000 ton. Bij het insteekdok van Verbrande Brug en in de haven van Brussel werden recent containerterminals gebouwd om het gecombineerde weg-water transport te bevorderen. Het kanaal is van kapitaal belang voor de bevoorrading van Brussel in aardolie, welke zowat 30% van alle trafiek op het kanaal uitmaakt. In 1974 kende de trafiek voorlopig een hoogtepunt met 14,4 miljoen ton. Na een terugval is er nu opnieuw een toename merkbaar. Met 7,7 miljoen ton via het kanaal verscheepte goederen is de haven van Brussel de tweede binnenhaven van het land.



VVBHV-leden bij sluis Ruisbroek, onderweg naar een evenement in Halle, 2007 (foto's © Pierre Lemoine)

Door de regionalisering is het beheer van het kanaal ondertussen niet langer in handen van de "NV Zeekanaal", maar voor het Brusselse gedeelte overgegaan naar de "Haven van Brussel" en voor het Vlaamse gedeelte naar het agentschap "Waterwegen en Zeekanaal NV".

De Vredesbrug

Onlangs zijn de renovatiewerken aan de Vredesbrug in Willebroek over het Zeekanaal Brussel-Schelde beëindigd. Nu straalt ze in al haar pracht en glorie. De Vredesbrug, in de volksmond bekend als de brug van Willebroek, werd gebouwd in de eerste jaren na de tweede wereldoorlog. Ze werd gebouwd op dezelfde plaats als de oude brug, die vernield werd tijdens de oorlog.

Deze metalen hefbrug is gemaakt van ijzer en geklonken staal. Ze is ongeveer 53 meter hoog. Nu is de brug een monument van industrieel archeologie. Dit wil zeggen dat ze beschermd wordt en dat ze bewaard moet blijven zoals ze is, zodat de mensen later ook nog kunnen genieten van deze prachtige constructie.

Het is dan ook geen overbodige luxe dat deze ijzeren dame een opknapbeurt kreeg. Zo werden het brugdek en de hijskabels vernieuwd en werd de oude grijsgroene kleur vervangen door een frisse azuurblauwe kleur. En om 's avonds te kunnen schitteren kreeg ze nieuwe sfeerverlichting. Bij het kiezen van de sfeerverlichting werd niet alleen aan de brug gedacht, maar ook aan de omwonenden. Er werd gekozen voor verlichting die de omgeving niet te fel verlicht.

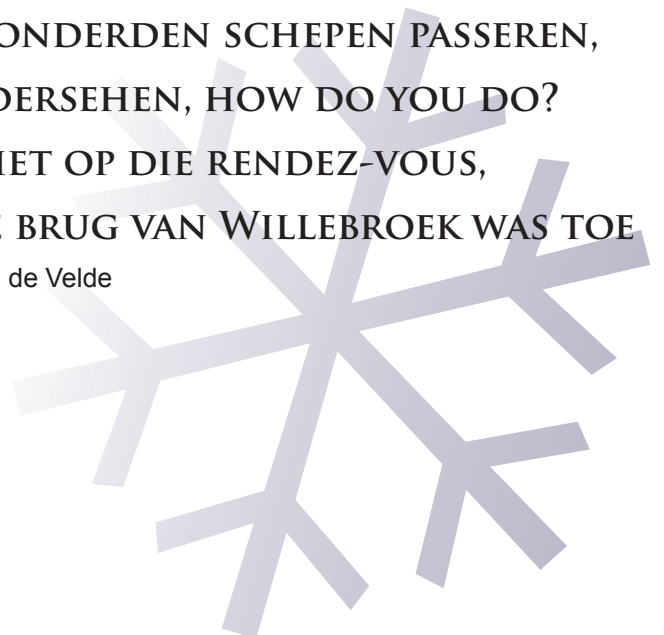
Vroeger kreeg deze brug ook wel eens de naam Brug der Zuchten, dit omwille van het lange wachten wanneer er verschillende boten moesten passeren. Nu straalt de Vredesbrug en mogen de Willebroekenaars fier zijn op deze ijzeren dame.



De bekende Antwerpse zanger en dichter Wannes van de Velde wijdde zelfs een nummer aan de Vredesbrug:

'K STOND VOOR DE BRUG VAN WILLEBROEK,
'K STOND GEBLOKKEERD AAN 'T KANAAL.
'K STOND VOOR DE BRUG VAN WILLEBROEK,
MONSTER VAN IJZER EN STAAL
'K ZAG HONDERDEN SCHEPEN PASSEREN,
AUF WIEDERSEHEN, HOW DO YOU DO?
'K WAS NIET OP DIE RENDEZ-VOUS,
WANT DE BRUG VAN WILLEBROEK WAS TOE

© Wannes van de Velde



Acculaders, een bron van energie

door Wim de Graaf, Jtunnel 1

In een eerdere editie van deze nieuwsbrief hebben we het reeds gehad over accu's, die moeten natuurlijk ook allemaal weer een keer worden op- of doorgeladen, vandaar dit vervolg.

Doel

Het doel van de batterij is het opslaan van elektrische energie, welke op elk willekeurig tijdstip gebruikt kan worden. Ik vergelijk een accu vaak met een spaarpot. Iedereen kent de spaarpot, een eeuwenoud product. Een product met als **eigenschap** dat je er iets in moet stoppen om vermogen te krijgen en de **wetenschap** dat de inhoud minder wordt bij gebruik ervan.

Wat gebeurt er in een cel tijdens het laden?



Tijdens het laden vindt het omgekeerde plaats als bij het ontladen, doordat elektrische energie wordt toegevoerd in richting tegengesteld aan die bij het ontladen. Hierdoor vindt wederom een chemische reactie plaats, waarbij uit het loodsulfaat van de platen zwavelzuur vrijkomt. Daardoor neemt het soortelijk gewicht van het elektrolyt weer toe. Verder wordt aan het einde van de lading het water ontleedt in waterstofgas en zuurstofgas, welke gassen in een bepaalde verhouding een explosief mengsel kunnen vormen. In verband hiermee is het dus duidelijk waarom de aanwezigheid van open vuur of vonken in de nabijheid van een batterij tijdens het laden zeer gevaarlijk kan zijn!

De Philips Gelijkrichter is in 1923 door N.S.F. in opdracht ontworpen. Philips plaatste in dat jaar een advertentie met de vraag welke firma een goede acculader zou kunnen ontwerpen en produceren. N.S.F. (Nederlandse Seintoestellen Fabriek in Hilversum) ging in op deze uitdaging. Philips hield zich

toentertijd alleen bezig met gloeilampen en radiobuizen, je zou kunnen zeggen dat dit de eerste stap van Philips was richting de fabricage van apparatuur. Ik weet nog dat mijn vader de bootaccu oplaadde met zo'n lader op zolder, die was dan sinister verlicht.



Conventionele laders

Met conventionele laders worden alle 50 Hz laders bedoeld. Zij transformeren de hoge netspanning met behulp van een grote zware transformator aan de walstroom zijde omlaag naar een lagere wisselstroomspanning aan de accu zijde. Een gelijkrichter maakt van de 50 Hz wisselstroom een gelijkstroom voor de accu. Dit is geen zuivere gelijkstroom en spanning, maar deze pulseert enigszins. Dit wordt rimpelspanning genoemd en veroorzaakt het brommende geluid in de lader en de accu.

Netspanningfluctuaties aan de walstroom zijde van de transformator veroorzaken overeenkomstige schommelingen aan de accu zijde, waardoor de lader kan afslaan. Tijdens het transformatieproces treden omzetverliezen op in de vorm van nutteloze warmte, waardoor het elektrisch rendement betrekkelijk laag ligt. Met andere woorden: er gaat meer elektrische energie naar de primaire zijde van de lader, dan er aan de secundaire zijde uitkomt. Afhankelijk van het vermogen van de lader ligt de normale laadtijd voor een batterij die 60% ontladen is, globaal ergens tussen de 6 en 12 uur.

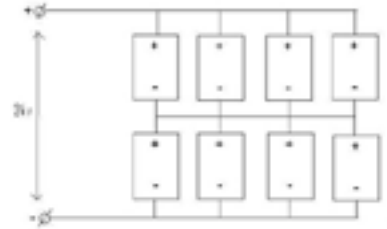
Waarschuwing: gebruik nooit een trafolader (een trafolader is te herkennen aan zijn relatief hoge gewicht) voor het laden van een aangesloten accu. Op het moment dat de accu bijna vol is kan de rimpelspanning zorgen voor een piek van 16 volt of hoger. Boord- of motormanagement computer en navigatieapparatuur, decoder en bijvoorbeeld een LCD televisie begeven het definitief boven een spanning van 15,5 volt.



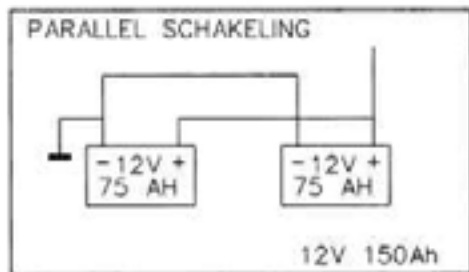
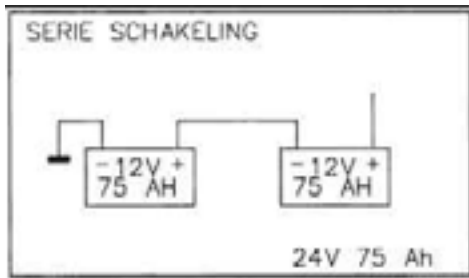
trafolader

Automatisch laden met de drie trapslader

De eerste trap is de bulkfase. Met een minimale spanning (voltage) wordt er maximaal stroom (ampères) geladen. De laadspanning is afhankelijk van de ladingsgraad van de accu op dat moment en de laadspanning past zich steeds aan de status van de accu spanning aan. De accu neemt in deze fase alle stroom aan die de lader kan leveren tot hij tot 80% geladen is (AGM en GEL accu's tot 90%). Tijdens het bulken is er geen of weinig weerstand. Het is dus belangrijk dat de lader voldoende vermogen levert, zo'n 10 tot 20% van de accucapaciteit. Aan het einde van de bulkfase loopt de spanning en de weerstand en dus de temperatuur op. Dit luidt de tweede fase in, de absorptiefase of de nalaad fase.



Tijdens deze tweede trap wordt de accu met een maximale voltage (14,4 volt voor een 12 volts accu) tot 100% volgeladen. In deze fase is het belangrijk dat geen rimpelspanning optreedt in de lader. De spanning is constant en de laadstroom is afhankelijk van de ladingsgraad van de accu. Deze fase is de meest kritische fase voor iedere accu. De tweede ladingsfase duurt 3 à 4 uur en is afhankelijk van de conditie, de soort en de temperatuur van de accu.



Op het moment dat de accu voor 100% is geladen, schakelt een elektronische drie trapslader automatisch over naar de derde trap, de float fase of druppelfase. Tijdens deze derde fase wordt de accu in conditie gebracht. Voor accu's waarvan de cellen ongelijke metingen laten zien is deze fase belangrijk.

Bepaalde laders kunnen gedurende het hele jaar op de accu aangesloten blijven en zorgen, volledig automatisch, periodiek voor de juiste lading. In feite kunnen deze laadapparaten in veel gevallen permanent bij de accu's worden aangesloten en direct op het net worden aangesloten zodra de omstandigheden dit toelaten. Alle gevoelige apparatuur kan in zo'n geval aangesloten blijven. Technici gebruiken deze apparaten ook wel tijdens het wisselen van accu's voor piekspanning gevoelige apparatuur, machines of auto's die een boordcomputer of navigatie-installatie bezitten.

Temperatuur

Een aantal acculaders is voorzien van temperatuurcompensatie. Dit houdt in dat de lader de laadspanning aanpast aan de accutemperatuur. Hiertoe dient een temperatuursensor op de accu te worden aangebracht. Een koude accu mag namelijk met een hogere laadspanning geladen worden dan een warme accu, omdat de gasspanning daalt bij hogere temperaturen.

Capaciteit

Over het algemeen is een lader tussen de 10 en 20% van de accu-inhoud in ampères aanbevolen. Dit om de laadtijd niet te lang te laten duren, maar ook om bij het "koken" een goede menging van de accuvloeistof te bewerkstellen. Bij lader van bv. 5% lukt dit niet.

Om parallel of in serie geschakelde accu's goed te kunnen laden is het belangrijk deze op de juiste wijze te verbinden, zodat alle accu's worden ontladen en geladen. Wanneer dit niet is gedaan zal één accu zeer snel door bijvoorbeeld niet goed doorladen een hogere weerstand krijgen als de andere in het setje. Met als gevolg een snellere veroudering van deze accu en achteruitgang van het gehele accupakket.

Bekende merken acculaders zijn o.a. Victron, Mastervolt, Studer, Sterling, Proosten.



Kerkschip St Jozef

auteur: Cornelis Rademakers

speurwerk door Wim de Graaf, IJtunnel 1

Een kerkschip vaart niet uit, maar is een godsdienstige en sociale ankerplaats voor de varende gemeenschap, zoals bijvoorbeeld in Luik of in Marchienne-au-Pont (nabij Charleroi).

Er is ook een levende parochie Sint Salvator voor de binnenvaart in Gent.



Kerkschip bij Marchienne-au-Pont

Het kerkschip Sint Jozef is de parochiekerk en -zaal van de binnenscheepvaart in Antwerpen. Buiten de zondagdienst (om 10.30u op zon- en feestdagen) gebeuren ook doopvieringen, worden huwelijken ingezegend of huwelijksjubileumvieringen verzorgd.

Historie

Na een mislukte landingspoging met binnenschepen op de Engelse kust, hoopte de Duitse legermacht Engeland klein te krijgen door alle aanvoer langs de zee af te snijden. Voor deze "Slag om Engeland" bouwde men honderden onderzeeboten, die dan vanuit Franse oorlogshavens de oceaan onveilig maakten.

De uitvinding en het gebruik van magnetische zeemijnen door de Engelse marine is echter een streep door de rekening van de Duitsers. Hitler beslist dan als tegenzet betonnen tankschepen te bouwen, die als bunkers zouden dienen om in volle oceaan de onderzeeërs te bevoorraden met (diesel)olie, drinkwater en levensmiddelen.

De Franse maatschappij "La Maison Saintrap et Brice" van Parijs, krijgt opdracht een zeeschip te bouwen in gewapend beton. Tussen 1942 en 1944 wordt hieraan hard gewerkt in een droogdok te Rotterdam.

Het schip krijgt hierbij volgende afmetingen:

Lengte over alles: 95,85 meter

Lengte tussen schotten: 85 meter

Grootste breedte: 14,25 meter

Diepgang: 6,5 meter

Diepte tussen kiel en dek: 7,85 meter

Hoogte van voor- en achterdek: 10,35 meter

Gewicht van het casco: 3800 ton



Begin 1944 wordt het schip naar de haven van Antwerpen verslept voor verdere afwerkingen zoals het inbouwen van motoren, pomp- en nautische installaties en bouw van matrozenverblijven. In september 1944, bij de bevrijding van de stad en de haven blijven de bezittingen van de bezetters onbeschadigd achter. Het betonnen schip wordt als oorlogsbuit aangeslagen door de Belgische staat en als dusdanig publiek te koop gesteld.

De firma Antoine Vloeberghs (nu Caloria), die het in de steek gelaten bunkerschip kocht, plande hiermee een bijdrage te kunnen leveren voor de "Kolenslag" die Achille Van Acker inzette om de mijnproductie op te voeren. Het schip lag echter te diep en was moeilijk wendbaar om onder de noodbrug van het Albertkanaal geloodst te worden. Na een tijd als bunkerschip voor proviand en dieselolie gediend te hebben werd aan het toenmalige aartsbisdom Mechelen voorgesteld het schip over te nemen om er een kerkelijk en sociaal centrum voor de varenden van te maken.

Op 18 december 1950 werd de verkoopsakte ondertekend tussen de eigenaars en het aartsbisdom waardoor het schip overging naar de vzw "Aartsbisdom Mechelen". Toen schoot de schippersbevolking in actie. Onder leiding van aalmoezenier Van den Busch en de heer Henri Heylen, scheepsexpert en zelf schipperszoon, werd een uniek schipperscentrum gebouwd. Door de aankoop van uitneembare woningen uit de Meereigen te Merksem, kon men snel een woonst voor conciërge en aalmoezenier bouwen.



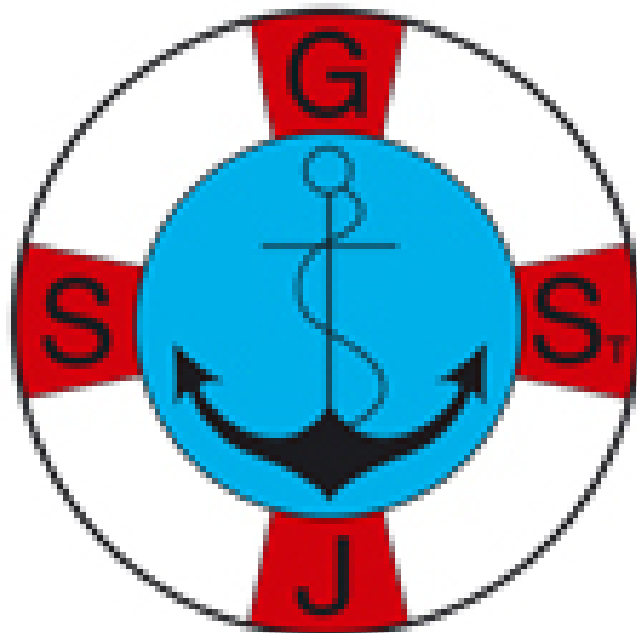
Het schip van de Duitse krijgsmarine heeft nu een centrale plaats ingenomen bij de varende gemeenschap. Zij is uitgegroeid tot sociaal en pastoraal centrum voor varenden en oud-varenden en zij zijn terecht fier op hun Kerkschip.

Koninklijke Schippersgilde Sint Jozef Antwerpen vzw

De Gilde voor de varenden en oud-varenden draagt de naam "Schippersgilde Sint-Jozef Antwerpen" en werd gesticht op 9 februari 1949. In 1999 werd de naam "Koninklijke Schippersgilde Sint-Jozef Antwerpen". Zij telt zo'n 700 leden. Het doel van de vereniging is o.a. het bijwonen van godsdienstige plechtigheden, voordrachten, familiale vergaderingen, feesten en andere programmapunten opgesteld door het bestuur.

Zo heeft ieder jaar in de maand januari het feest "Jonger dan ge denkt" plaats. In de maand maart wordt het Sint Jozef-feest gevierd, tevens de patroonheilige van het gilde. In juni is er het groot teerfeest en in juli wordt jaarlijks een volledige daguitstap verzorgd. De derde zondag van de maand (behalve juli en augustus) is de maandelijkse dansavond. Dit is voor vele leden de gelegenheid bij uitstek om wat bij te praten.

KONINKLIJKE SCHIPPERSGILDE „St. Jozef”



1949

Oeschaertiaentje (7)

door Fernand van den Keybus

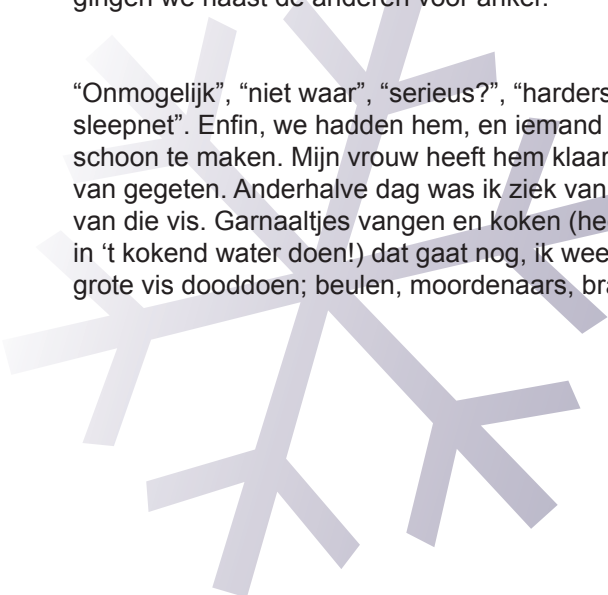
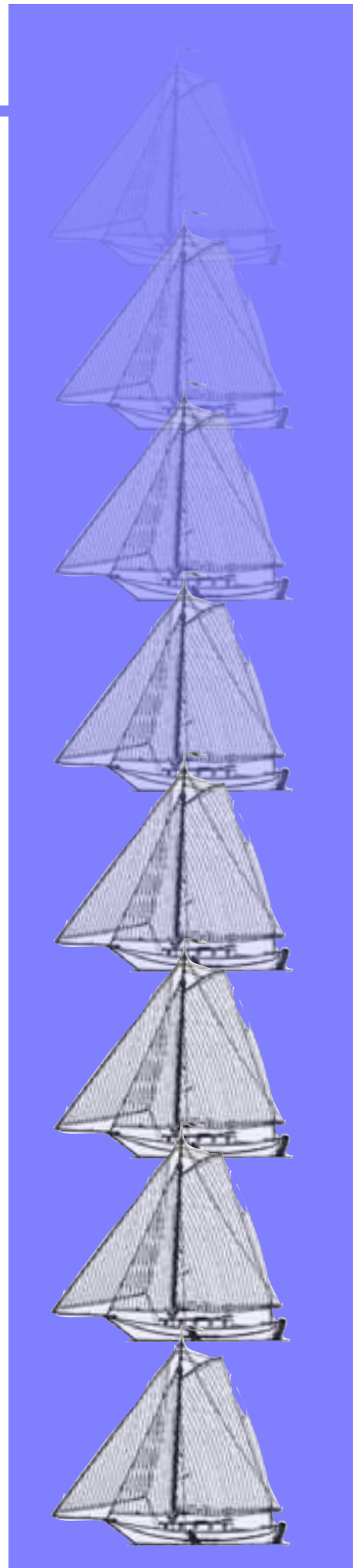
Wij vissen ook (punt) Enkele jaren geleden is het dat ik, op een van die avonden dat er in de Paal (ge weet wel, de verdrongen club van't land van Saeftinghe) 's avonds zware zeemans- en vissersverhalen verteld werden (voor mij nog ne spa alstublieft) in een zotte bui een kor bestelde. Een kor is, voor wie het nog niet weet, zo'n samenstel van buizen met een netzak erachter, bestemd om regelmatig in de schroef te draaien en ook om af en toe garnaal en ander ongedierte op te halen.

Zo zijn wij hé, geen liefhebberswerk met hengels en nylondraadjes met haakjes en vliegjes en loodjes en molentjes. Neenee, ineens het zware beroepsspul. Als men dan een ganse dag gesleept heeft met de kor, zeven keer in de aanhangboot buitenboord gehangen om dat rotnet uit de schroef te halen, zevenenveertig keer op 't nippertje een andere sleper ontweken heeft, drieëntwintig grote garnalen en vierduizendzeshonderdneenenveertig krabben heeft gevangen, dan pas voelt men zich een rasechte visser, zo een van het echte soort met baardbrandertje en al. En met een "consent tot het uitoefenen van de visserij" toelating van de Nederlandse visserijdienst (kosten: 1 gulden).

Ik herinner mij nog altijd onze eerste sleep. Zorgvuldig hadden wij, zo langs onze neus weg (niet toegevend dat we het verschil tussen een garnaal en een walvis nauwelijks kenden) geïnformeerd hoe dat allemaal in zijn werk ging, van dat vangen en koken en zo. Iemand had ons zelfs de raad gegeven een gloeiende pook in de kokende garnaalketel te steken (dan worden ze mooi bruin). Toen wisten we wel al dat gepelde garnaal ongepeld is als hij gevangen wordt.

Enfin, wonder boven wonder, er zat entwat in onze kor. En 't spartelde en 't wriemelde en 't glinsterde alom. 't Sneed ons van aandoening de adem af. En almeteen tussen al die rommel smijt zich daar ook een zwaar geval tussen. Een echte vis. Een "harder". Zeker zóóóó lang (nouu ja goed, op tien centimeter komt het niet aan). Waar ik al die moed vandaan heb gehaald om dat beest te pakken en in een zak te werpen weet ik niet meer, maar die harder spartelend in een hoek waarbij elke beweging mij door het hart sneed, alleen maar door het denken aan het feit dat ie dood ging, gingen we naast de anderen voor anker.

"Onmogelijk", "niet waar", "serieus?", "harders zijn niet te vangen in een sleepnet". Enfin, we hadden hem, en iemand offerde zich op om de vis schoon te maken. Mijn vrouw heeft hem klaar gemaakt, maar ik heb er niet van gegeten. Anderhalve dag was ik ziek van herinnering aan het overlijden van die vis. Garnaaltjes vangen en koken (heel wat barbaarser zo levend in 't kokend water doen!) dat gaat nog, ik weet niet waarom. Maar zelf een grote vis dooddoen; beulen, moordenaars, branden in de hel zult ge!



Hagenaar Johanna – van woonschip tot vaarschip

Dit artikel is eerder verschenen in de Bokkepoet (september 2010, nummer 195).

De Bokkepoet is het tijdschrift van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig.

Auteur: Trudy Boom. Foto's: Trudy Boom en Diewerke van Es.

Onder woonboten heb je vaak nog mooie casco's aan. Jonge schippers Seppe Schuermans uit Antwerpen en Diewerke van Es uit Oudenbosch (Brabant) vonden hun Hagenaar Johanna in Zwolle.

Trudy Boom



Foto's: Trudy Boom en Diewerke van Es

Hagenaar Johanna van woonschip tot vaarschip

Seppe en Diewerke houden van oude voertuigen en de Johanna is niet hun eerste schip. Diewerke woont al zo'n 10 jaar op schepen, zelfs een tijd op een kleine zeilboot. Toen zij Seppe zeven jaar geleden ontmoette hebben ze samen het plan opgevat een schip te kopen om op te wonen.

In Limuiden kochten ze het uitgebrande wrak van een opgebouwde vlet van 15 x 2,5 meter.

In anderhalf jaar hebben ze het scheepje weer ingetimmerd en daarna zijn ze ermee gaan varen, door België en Frankrijk. Zo belandden ermee in Parijs, waar ze het te koop aanboden. Diewerke: 'Het was te klein voor ons, er was geen plek om te kunnen werken. Elke dag kwamen er mensen kijken. In Parijs is woonruimte erg duur, dus willen mensen wel geld betalen voor een woonbaar schip.' De verkoop lukte en daarna begon de zoektocht naar een schip van zo'n 25 meter, groot genoeg om een werkplaats in te kunnen richten.

Seppe en Diewerke gingen niet naar een makelaar, maar begonnen zelf op internet te zoeken. Diewerke: 'Een makelaar is veel te duur en vaak weten ze toch niet veel van de schepen die ze in de verkoop hebben,



Op de werf in Dijk



hoe het vlak eruitziet en zo.' De zoektocht leidde naar een authentieke steelerven in de stadshaven van Groningen, een mooi exemplaar, maar er moest veel aan gebeuren en dat werd knip met hun budget.

Vervolgens kwamen ze in Zwolle op het spoor van de Johanna, een tot woonboot omgebouwde Hagenaar van 25 x 4,45 meter. Het schip was goedkoop: vraagprijs 12.000 euro, inclusief een motor, los erbij, en met vlakgarantie. Oudeaarddag 2007 zagen ze het schip voor het eerst. Het lag op de stenen onder een brug in het Almeloos Kanaal in Zwolle. De eigenaar had aanvankelijk een houten chalet op het casco gezet, maar dat later vervangen door een stalen opbouw. Toen deze opbouw later door Seppe werd gesloopt, moest het hoeklijn er opnieuw worden opgezet, waardoor de gangboorden nu smaller zijn dan origineel het geval was, weliswaar maar 1 cm.

Met dunneukraan

Om het schip van de stenen te krijgen, was er hoog water nodig in het Almeloos Kanaal. Toen dat in maart 2008 het geval was, belde de brugwachter in Zwolle een sleepboot en Seppe en Diewerke kregen een seintje



De mast op weg naar Johannes

Aan het werk in Lelystad



dat ze konden komen. Ze voeren naar de werf Goertman in Zwartsluis en daar werd het vlak bekeken: het moest helemaal gedubbeld worden. Dat hebben ze met behulp van de vorige eigenaar gedaan in vier maanden tijd op de kleine werf Metz op Urk. Een oude werf waar je zelf aan je schip kunt werken (ook evenueel klinken). De dubbelingen werden gelast. Het schip werd gekocht voor 15.000 euro, waarbij de vorige eigenaar de oorkosten van het dubbelen voor zijn rekening nam. Er ging voor 7.000 euro staal in de onderkant en voor 5.000 euro in de opbouw. Om toezicht op het werk te houden en mee te helpen kon Seppe in die periode geen ander werk aannemen. Bij een bedrijf op Urk, waar alles voorhanden is voor scheepvaart, hebben ze de klinken laten zetten. De rest van de platen is met de dommekracht gebogen. Op de werf leerde Seppe een lasser kennen, Peter Boonstra, een zelfstandig ondernemer met een passie voor schepen, die op zijn bedrijventerrein in Lelystad een bolpraam aan het reeclouwen was. Daar konden ze ook verder aan de Johannes werken. Er was een loods, gereedschap, materiaal en kennis. Daar werden de opbouw en een nieuwe luikenkap gemaakt.



Johanna in Oostende

Ook kwamen ze daar aan een mast van 12 m. Deze werd overgenomen van een vriend uit Lelystad, die een nieuwe mast voor zijn charterschip had gemaakt. Op een as met wielen werd de mast te voet over de weg naar de Johanna gebracht, met twee behulpzame kinderen voorop. De bij het schip behorende motor was niet meer compleet na een inbraak. Er werd in Dordrecht een tweedehands motor gekocht, een DAF 575 van zo'n 85 pk, afkomstig uit een jacht van 10 meter. Deze werd door Seppe zelf ingebouwd.

Johanna's vrienden en toekanset

Hagenaars waren populaire schepen, snelle zeilers en goedkoop te bouwen. De Johanna werd gebouwd in 1903 te Dordrecht in opdracht van schipper Diehl, haar eerste eigenaar. In het insertbrochure van het Maritiem Museum Rotterdam hebben Seppe en Diewerke het kadasternummer opgezocht. Het is niet hun bedoeling het schip terug te reeclouwen naar het zeilijfperk. De mast wordt als latdmast gebruikt. Seppe vertelt zijn verhaal: 'De gemotoriseerde vrachtaart is ook een stuk geschiedenis. Wij willen het schip in die staat laten zien, een motor-

vrachtschip met loodgerief.'

Ze gaan het scheepswerk gebruiken als atelier en expositieruimte. Er is inmiddels al heel wat aan het schip gedaan om het bewoonbaar te krijgen: nieuwe luikenkap gemaakt, boikdeming gelegd, nieuw stuurhuis gemaakt. Behalve dat ze erop wonen (ligplaats momenteel bij Mechelen) gaan de schippers met de Johanna varen door Nederland, België, Frankrijk en ze doen daarbij festivals aan. In mei van dit jaar kreeg het schip een prominente plaats in de Mercatorhaven van Oostende tijdens het evenement 'Oostende voor Anker', omdat het daar zo'n bijzondere vertoning was. Het binnenvaren in een haven vol met kwetsbare schepen bezorgt Diewerke wel wat schrik. Het is dan ook een erg groot schip tussen de kleine zeilschepen aan de steigers in Oostende. Maar ze vertelt trots dat ze ondanks de geringe ervaring toch hun schip telkens veilig weten af te meren, zelfs toen de hydraulische stuurrichting het liet afweten op een zeer ongunstige plaats: tussen alle maal jachten voor de Oranjesluizen bij Amsterdam. Het heeft de nodige inspanning gekost, maar het doel is bereikt: de Johanna vaart weer!