



**Vlaamse vereniging
tot het behoud**

**van
historische vaartuigen vzw**

www.historisch-vaartuig.be

WBHV is lid van  WATERERFGOED
VLAANDEREN
1838-2012

Nieuwsbrief 53 - februari 2012

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

Agenda:

3 maart 2012

Algemene Ledenvergadering,
hotel La Royale Leuven

28 april 2012

150 jaar kanaal
Roeselare

25-28 mei 2012

Oostende voor Anker

17 juni van 14 tot 18 uur

Opendeurdag bij ABC,
Wiedauwkaai 3, Gent

25-26 augustus 2012

Temse in de Wolken

25-26 augustus 2012

Historisch festival Appingedam

8-9 september 2012

OMD en VVBHV-reünie
Mechelen

15-16 september 2012

Scheldefeesten Baasrode

15-16 september 2012

tocht naar Spiere en Leers
(kanaal Roubaix)

29-30 september 2012

WaterkAnt

28 oktober 2012

100 jaar motorenfabriek ABC

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:

vbhredactie@yahoo.com

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

Beste leden,

Van de winter hebben we nu hopelijk toch de ergste zijde gezien. Iedereen kan zich weer klaar maken om zijn boot terug in topconditie te brengen voor het vaar- en evenementenseizoen.

Er staat weer heel wat op het programma dit jaar, er is keuze genoeg in evenementen waarbij we ons varend erfgoed aan het publiek kunnen tonen. Er worden nog enkele bootjes gevraagd voor het evenement te Spiere en Leers en ook andere evenementen kunnen nog wel wat vaartuigen ontvangen. Meld je tijdig aan bij ons bestuur of bij de organisatie ter plaatse zodat zij het nodige kunnen voorbereiden om alles in goede banen te leiden.

Vergeet ook niet om als je onderweg bent en ergens Belgisch varend erfgoed ziet er een fotootje van te maken en samen met de nodige gegevens door te sturen naar Broos voor het fotoarchief van Monumentenwacht Varend Erfgoed.

We komen elkaar vast wel ergens tegen op of aan het water!

Namens uw bestuur,

Dirk Ramakers
voorzitter

Vacatures

De VVBHV is per direct op zoek naar enkele enthousiaste leden die de volgende "vacatures" willen invullen:



- **"Historisch rapporteur"**

Taak: het opstellen en aanvullen van historische rapporten over de schepen in de VVBHV-vloot. Leden vullen via een sjabloon de gegevens van hun schip in, deze dienen gestroomlijnd en waar mogelijk aangevuld te worden. Op deze manier onderbouwen we als vereniging de historie van onze vloot. Heb je wat vrije uurtjes die je achter je PC wil besteden voor onze vereniging?

Meld je dan via info@historisch-vaartuig.be.

Voor extra informatie kan je contact opnemen met één van de bestuursleden.

- **Redacteur nieuwsbrief**

Na ruim twee jaar met veel plezier de redactie van de nieuwsbrief op me te hebben genomen, is de tijd gekomen om het stokje over te dragen! Als redacteur ga je materiaal voor deze nieuwsbrief verzamelen en redigeren. Via een centraal e-mailadres ontvang je artikels. Bij gebrek aan materiaal ga je op zoek naar interessante onderwerpen en schrijf je hier zelf een artikel over, of zoek je aanvullende informatie bij aangeleverde ideeën. Je hebt hierin absoluut de vrijheid om je helemaal uit te leven! Heb je gevoel voor taal en ben je op zoek naar een mooie uitdaging?

Laat het ons weten via info@historisch-vaartuig.be.

Wil je meer weten over de taken van de redacteur? Mail naar vvbhvredactie@yahoo.com.



Rudolf Diesel en de “Ghent Connection”

door Wim de Graaf, IJtunnel 1

Bronnen:

Wikipedia

Producten brochure S.E.M. (procédés Thomson-Houston & Carels 1921)

Zeventig jaar Anglo-Belgian Dieselmotoren te Gent door Gilbert Boerjan

www.radiocollection.be

Joniaux Saga English version

Rijks archief Beveren

www.doknoord.be

Rudolf Diesel

Wie zegt “diesel”, denkt zo goed als zeker aan de sterk riekende vloeistof, die dagelijks in zo vele tanks vloeit. De benaming van deze alsmat duurder wordende vloeistof is afkomstig van de uitvinder van de dieselmotor, de in Frankrijk geboren Duitser Rudolf Diesel (1858-1913). Hij was een man met grote ambities. Hij heeft hoogtepunten van roem en rijkdom gekend, maar ook diepe misère. Zijn einde was alleszins tragisch, zoals we verder zullen zien.



Het jaar 1848 was er een van opstanden in vele Europese landen, vooral dan België, Duitsland, Frankrijk, Italië en Nederland. Hoofdrede van deze onrust, gepaard met uitbarstingen van geweld was de algemene tendens naar een meer liberaal politiek systeem. Velen emigreerden, zo ook de Duitse boekbinder Theodor Diesel en zijn vrouw. Ze vluchtten naar Parijs waar op 18 maart 1858 hun zoon Rudolf Christian Karl werd geboren. Het gezin kwam goed rond, maar dan hadden ze de pech dat in 1870 de Frans-Pruisische oorlog uitbrak. Het politieke klimaat ten opzichte van Duitse immigranten verzuurde en vader Diesel besloot het risico voor internering te vermijden. Hij stak het Kanaal over richting Londen. Hun 12-jarige zoon Rudolf (voor de Franse administratie was het Rodolphe) werd naar Duitsland gestuurd, waar hij werd opgevangen door zijn oom, een professor in de wiskunde.

Deze oom had al dadelijk door dat neef Rudolf aanleg voor techniek had en liet hem na zijn middelbare school verder studeren aan het Münchener Polytechnicum. Hij behaalde met vlag en wimpel zijn ingenieursdiploma in 1880, enkele maanden na zijn 22ste verjaardag. Nog datzelfde jaar keerde hij terug naar Frankrijk. Waarom Frankrijk? Niet omdat zijn ouders, nog altijd in Londen, er zo blij mee waren. Rudolf was één van zijn voormalige docenten, Carl von Linde, gevolgd naar de lichtstad Parijs. Bedoeling van von Linde was het oprichten van een ijsfabriek en Rudolf Diesel kon er dadelijk aan de slag. Een jaar later was hij er directeur.



In die tijd werd hem herhaaldelijk de kans geboden de Franse nationaliteit te verwerven, maar hij wilde Duitser blijven. Had hij dit niet gedaan, dan was de dieselmotor een Franse uitvinding geweest (of hoe een euro kan rollen). In 1883 huwde hij met Martha Flasche met wie hij een dochter, Hedwig, en twee zonen had, Rudolf junior en Eugen. Deze laatste zou in 1939 een boek schrijven over zijn vader en diens belangrijkste uitvinding.

Van stoom over benzine naar... diesel

We zouden nooit iets hebben vernomen over Rudolf Diesel, als hij zich de rest van zijn dagen rustig zou hebben beziggehouden met de koelkasten en ijsmachines, gebouwd door het bedrijf dat trouwens vandaag nog bestaat als de Linde Groep. Maar zoals ik al eerder schreef, was Rudolf ambitieus. Hij liep als sinds zijn studietijd rond met plannen om iets te doen met motoren. Carl von Linde had hem het plan doen opvatten om het rendement van de bestaande (stoom)machines op te drijven. Hij wilde een soort verbeterde versie maken van de benzinemotor. Deze laatste kende voor het eerst een praktische toepassing in 1885 in de eerste auto, de driewieler van Karl Friedrich Benz (1844-1929).

Wat Rudolf Diesel beoogde, was het weglaten van de ontsteking door middel van een zogenaamde bougie om op die manier met minder brandstof dezelfde kracht te bekomen. Hoe laat je iets ontploffen zonder vlam of vonk? Hij wist dat bij het sterk samenpersen van lucht, deze enorm opwarmt. Door in deze hete lucht een brandstof te injecteren, zou deze spontaan moeten ontploffen en de nodige kracht leveren voor een motor. In 1882 begon hij na te denken en te experimenteren. Hoeveel ontploffingen hij in zijn atelier heeft veroorzaakt is onbekend, de hoogte van de berg schroot die zich in zijn achtertuin verzamelde evenmin. Maar hij hield vol en in 1892 kon hij zijn eerste patent nemen op het nieuwe type ontploffingsmotor.

Het duurde nog tot 1894 voor hij een werkend prototype klaar had. Het gevaarte, dat ruim 3 meter hoog was, kon toch al een dikke minuut draaien. Welke brandstof Diesel hiervoor gebruikte is niet bekend. In die dagen deed hij proeven met allerlei brandbaar spul, gaande van pindaolie over dierlijk vet tot poederkool en uiteindelijk petroleum. Later bleek een petroleumdestillaat met kookpunt tussen 230 en 330°C de beste resultaten te geven. Benzine (kookpunt 20 tot 150°C) was veel te explosief en de bitumineuze residu's in petroleum gaven te veel roet en aanslag.

Terwijl Diesel druk bezig was zijn prototype te verbeteren (1 minuutje draaien, daar raak je niet ver mee) verschenen er kapers op de kust, want succes heeft vele vaders. Zijn patent werd langs vele kanten aangevochten, maar hij won de gerechtelijke procedures. Ook Carels, een Belgische firma uit Gent, is al jaren bezig onder licentie Diesels prototype te verbeteren, tot ze in 1905 een krachtige 500 pk machine klaar hadden.

Hoogte- en dieptepunten

Het aantal soorten dieselmotoren breidde snel uit, de industrie interesseerde zich ten zeerste in de nieuwe krachtige motoren en de raffinaderijen pasten hun productie aan om dieselolie te kunnen leveren. Via licenties en royalty's stroomde het geld binnen bij Rudolf Diesel, die een internationale beroemdheid werd. In die tijd schreef hij verschillende gewaardeerde artikels en boeken over zijn werk.

Maar hij had de pech het snel verdiende geld even snel te moeten uitgeven aan rechtszaken in verband met patentrechten. Verder had hij veel geldverslindende technische problemen met zijn eerste motoren en bovendien deed hij dikwijls verkeerde investeringen. Op den duur ging het hem financieel allesbehalve voor de wind en uit brieven blijkt dat hij dikwijls de wanhoop nabij was. Hij was 55 jaar toen hij op 29 september 1913



aan boord ging van het stoomschip Dresden om van Antwerpen naar het Britse Harwich te varen. Hij was niet alleen aan boord, want hij vergezelde zijn Gentse vriend Charles Louis Carels naar de opening van een nieuwe fabriek.

's Avonds zaten Diesel en Carels met nog andere bekenden aan tafel, dronken waarschijnlijk nog een laatste glas in de bar en gingen slapen. 's Ochtends verscheen Diesel niet aan het ontbijt. Er werd druk naar hem gezocht, maar tevergeefs. In zijn hut was het bed onbeslagen en zijn bagage stond onaangeroerd. Bij aankomst in Harwich kwam de politie aan boord en eiste inzage in de passagierslijst. De naam Diesel kwam er niet op voor.

Waarschijnlijk was hij ingescheept onder een fictieve naam. De meest aannemelijke hypothese is dat hij zich 's nachts van het leven beroofde door in zee te springen. Er doen echter ook andere geruchten de ronde: de Duitse Geheime Dienst zou zijn contact met de Britse regering hebben willen verhinderen en grove middelen hebben gebruikt. Niet lang nadien werd het lijk van Rudolf Diesel uit zee gehaald door een Nederlands loodsschip. Zoals het in die tijd de gewoonte was, werd het lichaam ontdaan van kledij en dan terug in zee gegooid. Later heeft zoon Eugen aan de hand van de kledij en wat erin stak met zekerheid kunnen vaststellen, dat het zijn vader was die verdronken was aangetroffen.

Wellicht waren de financiële zorgen zo groot voor Diesel, dat hij zelfmoord als enige uitweg zag. Zo verdween iemand die de grondlegger was van een hele stamboom machines en motoren die tot op vandaag overal ter wereld voor een zeer brede waaier van toepassingen ingezet worden. Het genie werd geen graf gegund.



Charles-Louis Carels

De firma Carels was een constructeur van stoommachines en later dieselmotoren. In 1838 sticht Charles-Louis Carels een mechanische werkplaats aan de Tichelrei in Gent. Men bouwt er stoommachines en poldergemalen. Het bedrijf verhuist in 1862 naar dok Noord, een industriegebied in opkomst in Gent.

Op 17 mei 1866 werd de bouw van het "Bovengemaal" aan de Kralingseveer (Nederland), dat moest gaan zorgen voor het droogmalen van de polder Prins Alexander, aanbesteed. Er werden vier stoomketels en twee stoomwerktuigen, die de zuig/perspompen gingen aandrijven, aangeleverd door de firma Carels uit Gent. Deze had het werk aangenomen voor de somma van f 98.600. Het bedrijf was in die tijd de laagste inschrijver. De hele polder Prins Alexander staat bekend als het laagste punt van Nederland.



De beide zonen van Charles-Louis, Alfons en Gustaaf, zetten het bedrijf vanaf 1875 door onder de naam Ateliers Carels Frères en ook hanteert men de naam Usines Carels Frères. In 1880 bouwen zij de eerste compound stoommachine van België. Vanaf 1898 bouwt Carels dieselmotoren onder exclusieve licentierechten voor België en haar koloniën.

De turbo uit Gent



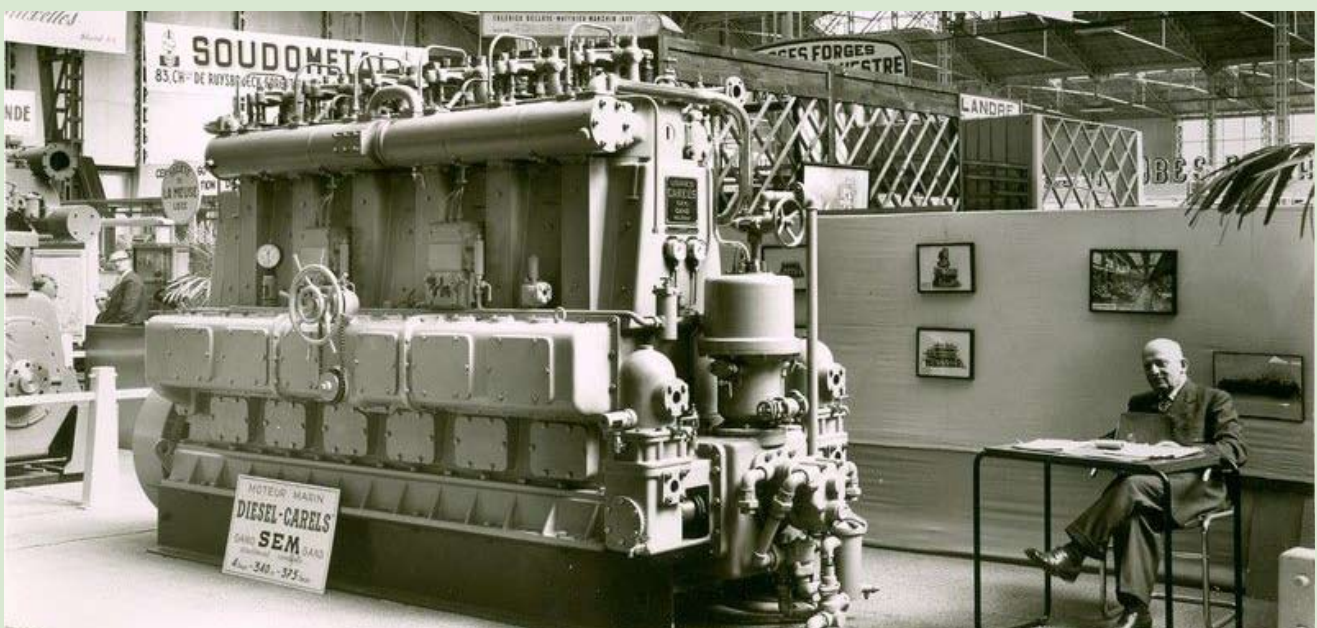
Na het verwerven van de diesellicentierechten in 1894 voor de som van 20.000 Belgische franken nam Georges Carels, zoon van Gustaaf, de Zwitserse ingenieur Alfred J. Büchi in dienst. Enkele jaren later, in 1905, verwierf Büchi zijn eerste patent voor een turbocompressor. Het is meer dan waarschijnlijk dat Büchi op de oevers van de Leie voor het eerst van zijn turbo-idee werd bevangen. Die turbo was toen alleen nog maar toepasbaar voor langzaam lopende scheepsdiesels. Deze draaiden met een toerental van 100-120 omwentelingen per minuut. De zuigersnelheid was laag, materialen werden niet zwaar belast en de thermische belasting (warmte) was laag. Het resultaat? Anno 2011 een vermogenswinst van 40%.

Alfred J. Büchi

Carels richtte ook de eerste vakschool op in België. Deze was gevestigd aan de Martelaarslaan te Gent. Later werd de school overgenomen door de Stad Gent en nog later fuseerde zij met het GITO Gent. Er is nog altijd een fonds van Carels waarvan de interesten dienen om de school te financieren.

Op de wereldtentoonstelling in Luik in 1905 toont Carels een 500 pk sterke dieselmotor, op dat moment de grootste ter wereld. Na de dood van Gustaaf in 1912 wordt het bedrijf een Naamloze Vennootschap onder de naam Société Anonyme Usine Carels Frères. De zaak wordt hoofdzakelijk geleid door de beide jongste zonen van Gustaaf, Georges August en Gaston Louis.

Na de dood van Rudolf Diesel in 1913, brengt de Consolidated Diesel Company uit Groot-Brittannië vreemd kapitaal in bij de firma Carels. Daarnaast wordt Georges Carels de eerste voorzitter van de beheerraad van de op 26 oktober 1912 opgerichte Anglo Belgian Company (ABC). In 1914 neemt Gaston Carels het beleid van de N.V. Société Anonyme Usine Carels Frères op zich. Tot dan toe zijn er 712 stoommachines gebouwd. In 1920 laat Gaston Carels het bedrijf Usines Carels Frères opgaan in S.E.M. (Société d'Électricité et de Mécanique), waarin ook het voormalige Thomson en Houston is ondergebracht.





Deze nieuwsbrief is een evenement aan de agenda toegevoegd wat voor velen wellicht nog onbekend is. Daarom een kleine toelichting. Op zaterdag 25 en zondag 26 augustus vindt het historisch festival in Appingedam plaats. Deze keer gelijktijdig met het shantifestival "Bie Daip". Een goede reden om eens naar het Noorden van Nederland te trekken! Op het historisch festival is alles welkom wat historische waarde heeft. Schepen, motoren, auto's, tractoren enz. enz. zijn er te zien. Kijk op: www.bronsstichting.nl en www.biedaip.nl.



Ook ontvingen wij het nieuws dat de feestelijkheden rond 150 jaar kanaalzone Roeselare-Leie definitief doorgaan in het weekend van 20-22 april.

Het (voorlopige) programma ziet er als volgt uit:

- historische tentoonstelling "de pioniers van de vaart"
- voorstelling boek "ontstaansgeschiedenis van de vaart"
- aanwezigheid duikboot met educatief verhaal
- aanwezigheid kunstboot, en kunst op en rond de kop van de vaart
- historische tochten met paard en kar onder leiding van een gids
- tijdelijke radiouitzending door de Roeselaarse Radioamateurs
- Café Chantant, muziek en toneel

Dit programma wordt nog vervolledigd. Voor de schippers wordt bij voldoende belangstelling voorzien in een bezoek aan brouwerij Rodenbach. Daarnaast zijn schippers en hun partner van harte uitgenodigd op de officiële openingsreceptie en is er voorzien in een ontbijt op zondagmorgen.

In een volgende nieuwsbrief meer over dit evenement! Lees ook het artikel op

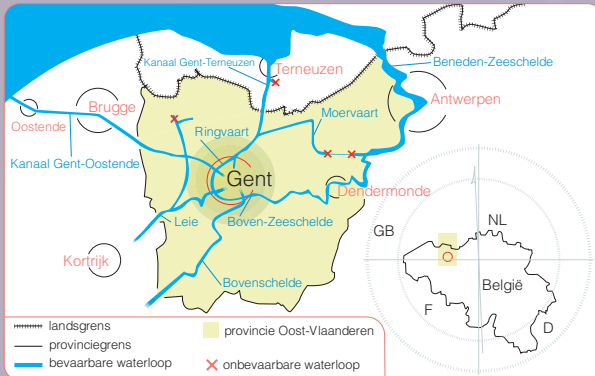
<http://kw.knack.be/west-vlaanderen/nieuws/algemeen/startfeest-van-150-jaar-kanaalzone-roeselare-leie-eind-april-in-roeselare/article-4000026470173.htm>

Kanalen in de kijker – kanaal Gent-Terneuzen

Bronnen:

Wikipedia, www.milieuboot.be, www.scheldeschorren.be, www.terneuzen.nl, www.portaalvanvlaanderen.nl, www.gent.be

Gent heeft altijd een verbinding gezocht met de zee. De huidige en ook kortste verbinding, het Kanaal Gent-Terneuzen, dateert van het begin van de vorige eeuw en is sindsdien verschillende keren gemoderniseerd. Het kanaal maakte van Gent de derde grootste haven van België.



Kanaal Gent-Oostende / Kanaal Gent-Terneuzen

1 Vanaf het Kanaal Gent-Oostende heb je te Vinderhoutte twee vaarmogelijkheden: de keersluis K11 (stand^(S): openwaterdiepte^(Wd): 1,9m) of Evergemsluis (bediening^(Bd): 10-18u). Opteer je voor K1, vaar dan de Brugsevaart af tot voorbij de Ghislainbrug en zwenk naar bakboord het Verbindingskanaal op. Verwittig tijdig Wondelgembrug (T 09 253 81 20) en Tolhuissluis (T 09 225 33 37) van je komst. Hou stuurboordzijde aan als je door de Tolhuissluis bent en vaar de Muidebrug onderdoor (T 09 223 96 20 - doorvaarhoogte^(Dvh): 4,2m) richting Handelsdok - Zwaikom Dampoort. Eens de Oktrooibrug (Dvh: 4,5m) onderdoor vaar je door de Kasteelsluis die steeds openstaat (Wd: 2,3m). Historisch Gent is in zicht!

2 Kom je van het Kanaal Gent-Terneuzen dan is Meulestebrug (T 09 253 81 20) het eerste herkenningspunt. Daaropvolgend heb je de Muidespoorbrug die op vaste uren draait (T 09 241 31 38 - geen Dvh). De Tolhuissluis rechts van je laten en doorvaren richting Muidebrug. Vanaf het Handelsdok loopt het vaartraject parallel met de beschrijving van hierboven.



In Nederland begon men in 1881 met de verbreding en verdieping van het kanaal. In Sas van Gent werd een derde kanaalarm gegraven met een nieuwe sluis, die werd afgewerkt in 1885. Het kanaal was op dat moment 6,5 meter diep, 17 meter breed op de bodem en 68 meter breed aan de waterspiegel. In 1963 werden er twee nieuwe sluisen in Terneuzen gegraven. Eén voor de binnenvaart en één voor de zeevaart

Het kanaal heeft een totale lengte van 32 kilometer, van de Tolhuissluis in Gent tot het sluisencomplex in Terneuzen, op enkele honderden meters van de Westerscheldetunnel. Van de 32 kilometer kanaal ligt 18 kilometer op Vlaams grondgebied. Het kanaal doorkruist de provincies Oost- en Zeeuws-Vlaanderen via het grondgebied van de gemeenten Gent, Wachtebeke, Zelzate en Terneuzen (de enige Nederlandse gemeente).

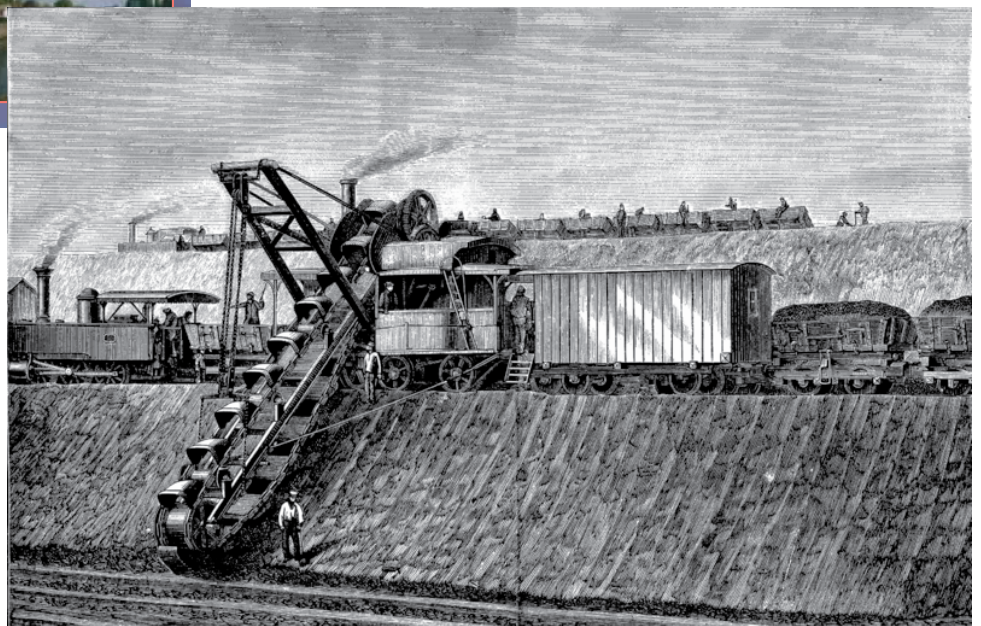
Geschiedenis: van Sassevaart tot Kanaal Gent Terneuzen

In 1823 (toen België nog deel uitmaakte van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden) besliste Koning Willem I om de Sassevaart te verlengen naar Terneuzen. Het traject liep van Gent naar Sas van Gent, voornamelijk in de oude bedding van de Sassevaart. Van Sas van Gent naar Terneuzen liep de vaart door een schorregebied (De Braeckmaninham, Sassegat en Axelse Gat).

In Terneuzen werden twee sluisen gebouwd. Eén van 8 en één van 12 meter breed. Vier jaar later was het zover: "op het kanaal van Neuzen op Gent, geopend den XVIII November 1827", voeren er weer zeeschepen. Tot Sas van Gent was het kanaal 4,5 meter diep, tot Gent 2,5 meter.

De breedte van het kanaal was op de bodem 10 meter en op waterspiegelniveau 24 meter.

Tussen 1830 en 1841 was er geen scheepvaart op het kanaal van Gent naar Terneuzen, want Nederland had de Westerschelde afgezet na de onafhankelijkheid van België. Het kanaal verzandde. Pas in 1841, nadat de vaart was uitgebaggerd, kwam er weer scheepvaart op het kanaal. Vanaf 1870 werd het kanaal van Gent naar Terneuzen verdiept en verbreed. Ook werd het kanaal verlegd via een nieuwe kanaalarm bij Zelzate. Diverse bruggen op Belgisch grondgebied werden eveneens herbouwd. De werken op Belgisch grondgebied waren klaar in 1881.



EXCAVATOR ON THE GHENT AND TERNEUZEN SHIP CANAL BELGIUM.

Heden en toekomst

Naast de optimalisatie van bestaande havengedeelten wordt nu een nieuw complex bijgebouwd: het Kluzendokcomplex op de linkeroever. De intenties leven om hier wat meer “industriële ecosystemen” op te bouwen. Van de vijf gebouwde sluisen in Terneuzen bestaan er nog drie: de Westsluis of Zeevaartsluis (1968), de Middensluis (de oorspronkelijke Zeevaartsluis geopend in 1910 en gerenoveerd in 1986) en de binnenvaartsluis (1968).

Op langere termijn speelt de toegankelijkheid vanuit zee een belangrijke rol. Momenteel loopt een project om de nautische toegankelijkheid te verbeteren, o.a. door de bouw van een nieuwe zeesluis in Terneuzen, cruciaal voor de tewerkstelling en de socio-economische ontwikkeling in de regio Gent Terneuzen. Bijzonder belangrijk aan dit project is dat men voor het eerst een akkoord heeft bereikt tussen Gent en Terneuzen, tussen Vlaanderen en Zeeland, om als één regio dit project te verdedigen. In die zin is dit project wel historisch. Er zijn ook plannen om de R4 rond Gent te sluiten via de Sifferverbinding (een tunnel onder het Sifferdok).

Oud en nieuw

De haven van Gent noemt zich jong en dynamisch. En toch heeft ze al een lange geschiedenis achter de rug. De geschiedenis is verweven met de gunstige ligging van Gent aan de samenvloeiing van Leie en Schelde, met de zoektocht van Gent naar de zee en met de ontwikkeling van het Kanaal Gent Terneuzen. Dankzij dat kanaal was Gent sinds 1827 verbonden met de zee via de Westerschelde. Een ingewikkeld waterwegennetwerk verbond het kanaal zelf met de Gentse binnenstad en dus met de Schelde en de Leie.

Het kanaal



Gent Korenlei

De oude Gentse haven ligt nog steeds in het centrum van de stad, aan het gedeelte van de Leie tussen de Sint-Michielsbrug en de Grasbrug. Wegens haar ligging tussen de twee bruggen kreeg de haven de naam “Tusschen Bruggen”. Al in de Middeleeuwen was Gent een belangrijke overslaghaven voor graan. Door de jaren heen werden ook verschillende dokken gebouwd. Je ontdekt er de bedrijvigheid van een haven: binnenschepen en zeeschepen worden geladen en gelost. Het Sifferdok is het hart van de Haven van Gent met een polyvalente functie. Hier gebeurt gemengde overslag van stukgoederen en droge massagoederen. Het Rodenhuizedok dient vooral voor het lossen en laden van granen en allerlei vloeibare producten.

Oproep



Wie weet er meer over het kooktoestel op deze afbeeldingen? Het werkt niet meer (wellicht ontbreekt er een pomp) maar misschien bevindt zich onder de lezers een geïnteresseerde kenner? Voor informatie en biedingen zich wenden tot Luc Honsia van de Ziet op u Zelve. Bel 0(032)495 52 50 72 of mail luchonsia@yahoo.co.uk.

Tips van lezers

Van onze Nederlandse "zusterorganisatie", de LVBHB (Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig) ontvingen wij het volgende, interessante bericht. De LVBHB heeft een werkgroep Havens & Ligplaatsen die een kaart beheert van Nederland en België met passantenligplaatsen voor historische bedrijfsvaartuigen. Deze schepen zijn meestal wat groter dan het gemiddelde watersportschip en vinden daarom soms wat moeilijker een geschikte ligplaats. Dit is een van de redenen waarom we deze kaart zijn gaan ontwikkelen. Een ander motief is dat varen belangrijk is voor het behoud van deze schepen, rust roest letterlijk. De LVBHB hoopt dan ook dat van deze kaart een stimulerende werking zal uitgaan. Maar de belangrijkste reden is toch wel dat met deze verenigingskaart leden hun passantenligplaats-kennis met elkaar kunnen delen.

Nieuwsgierig? De kaart is te zien via <http://ligplekkenonderweg.lvbhb.nl>.

Lier 800: Niets houdt mosselhengst Jan Korneel nog tegen

De mosselhengst Jan Korneel zal als eregast aanwezig zijn op het openingsfeest van 800 jaar Lier op 27 april.

Nooit gehoord van een mosselhengst? Een mosselhengst is een typisch Vlaamse platbodem die in de 18de en 19de eeuw vooral gebruikt werd op de linkeroever van de Schelde en in Zeeuws Vlaanderen voor de visserij, de vangst op schelpdieren en garnalenvisserij. Na de onafhankelijkheid van België in 1830 verhuisden vele Vlamingen naar Zeeuws Vlaanderen om toch nog in Zeeland te kunnen vissen. Yerseke groeide uit tot de "mosselhoofdstad" van Europa. Vele hengsten – al dan niet met hun eigenaar – verhuisden zo naar de Oosterschelde, meestal naar Yerseke. Ze waren zeer gegeerd, onder andere door hun grote laadruimte. De schepen werden gebruikt om de mosselen naar België te vervoeren. Zo voer de Jan Korneel regelmatig naar Lier. De meeste hengsten zijn ondertussen vervangen door grotere stalen schepen. Van de honderden hengsten die ooit naar België voeren zijn er nu nog slechts vijf over. De Jan Korneel is daar één van.

De huidige eigenaren hebben de Jan Korneel in drie fases laten restaureren. De laatste restauratie gebeurde enige jaren geleden door Tolerant vzw. Toen is het schip weer in de oorspronkelijke vissermanuitvoering teruggebracht.

De mosselhengst kan ook op 27 april 2012 niet meer op eigen kracht aan de Werf aanleggen. Daarvoor zijn de grote middelen nodig. De mosselhengst vaart via het Netekanaal tot aan de Schollebeekstraat waar hij op het droge wordt gehesen en met een dieplader naar het centrum van de stad gereden. Een gelegenheid om de schuit in volle omvang te bewonderen. Ter hoogte van de Hoge Brug leggen twee kranen Jan Korneel weer op het water.



Van noodrantsoen tot sardines in blik

door Wim de Graaf, IJtunnel 1

Elk jaar bij het aflopen van ons vaarseizoen kom ik ze tegen: mijn verzameling conservenblikken. Een blik ravioli, Luikse bouletten met konijnensaus, een complete maaltijd met zuurkool en worst en zo kan ik nog wel even doorgaan. Ik blijf weer een ware verzamelaar te zijn geweest aan het einde van dat jaar. Mijn vrouw vindt het maar niks, al dat blik. Zij zegt: "Het kost steeds meer bergruimte en je eet het nooit allemaal op." Maar wie met zijn schip voor een paar dagen verwaaid heeft gelegen in een afgelegen vluchthaven weet hoe fijn het is om voor nood te kunnen terugvallen op eten uit blik.



Gouden tijd

Goed beschouwd leven we qua voeding in een gouden tijd, in vergelijking met pakweg 100 jaar geleden. Om van voor die tijd nog maar te zwijgen. Wij hoeven bijvoorbeeld niet langer dag en nacht te zwoegen op het land om aan ons voedsel te komen. Ook huisvrouwen, of anders wel degene die de dagelijkse maaltijden klaarmaakt, hoeven daarvoor geen halve dag of langer meer in de keuken te staan. Neem je een beetje de tijd om te koken dan ben je met een uurtje wel klaar. Wil je echt wat maken van bijvoorbeeld het avondeten, en zoals sommige van jullie weten ben ik daar een groot voorstander van, dan doe je daar natuurlijk wat langer over. Maar jagen, plukken, rooien, urenlang malen, stampen, voorkoken, bewerken, koken, weer bewerken, enzovoort, is niet meer nodig.

Zelfs dieren zijn er op vooruit gegaan nu ze niet langer massaal als last-, trek- en werkdieren gebruikt worden, betere voeding krijgen en in het algemeen onder betere omstandigheden gehouden worden dan een eeuw en langer geleden. We danken het feit dat we nu zoveel langer en in de regel gezonder leven beslist aan het feit dat wij tegenwoordig een pakje, zakje of blik open kunnen trekken om daaruit kwalitatief zeer acceptabel of zelfs bijzonder goed voedsel te nuttigen. Maar ook de kwaliteit van voedsel dat niet uit blik, pakje of zakje komt is in de loop der tijd zo ontzettend vooruitgegaan dat je het eigenlijk een ware revolutie kunt noemen. Een positieve, wel te verstaan. De smaak, de structuur, het gemak waarmee het te bereiden is, de hoeveelheid bouwstoffen en vitamines, de kracht die wij aan het tegenwoordige voedsel kunnen onttelen, de enorme hoeveelheid energie die we dankzij ons tegenwoordige voedsel hebben is zoveel beter dan een paar honderd jaar geleden dat je er stil van zou worden als je, je het zou beseffen.

Soldaten

Het conservenblik is zo gewoon geworden als water uit de kraan. We staan er niet bij stil, nee sterker: we kijken er op neer. Eten uit blik is minderwaardig. Wat een modieuze vergissing. De uitvinding van het conservenblik heeft miljoenen mensen het leven gered, om te beginnen de soldaten van Napoleon die in de loopgraven en aan het front eindelijk iets konden eten waar ze niet aan dood gingen voor ze doodgeschoten werden.

Het is nu ruim 200 jaar geleden dat het conservenblik werd uitgevonden. In 1810 perfectioneerde de Fransman Nicolas Appert het proces voor sterilisatie, en ontwierp de Brit Peter Durand de ideale manier om gesteriliseerd voedsel te bewaren: luchtdicht afgesloten in blik. Het leverde een verpakkingsmateriaal op dat voedsel oneindig houdbaar maakt. De kleur en de structuur zullen in de loop der jaren iets veranderen, maar omdat er geen bacteriën bij komen, blijft het eetbaar. Het bewijs leverde een Brits echtpaar, dat een blik kip dat het stel op hun huwelijksdag had gekregen, bij hun gouden jubileum kon eten.

Al sinds de veertiende eeuw wordt staal in tin gedompeld om roest tegen te gaan, maar in de negentiende eeuw neemt de productie pas echt een vlucht. Door de ontwikkeling van warmwalsen kan sneller en gelijkmatiger blik gemaakt worden. Automatische soldeermachines vertienvoudigen de snelheid. De Amerikaanse Burgeroorlog bewijst het belang van conserven. Soldaten hoeven niet meer te foerageren, maar kunnen worden bevoorrad met achter de linies.

Opmars

De huisvrouwen wilden er eerst nog niet aan. De blikjes zijn te duur en worden nog te veel met het leger geassocieerd. Bovendien is er nog geen handige manier om de blikken te openen. Ze moeten met hamer en beitel worden geopend. Soldaten gebruiken soms zelfs hun dienstwapen om bij de inhoud te komen. Dat verandert als halverwege de negentiende eeuw de blikopener wordt uitgevonden. Als door massaproductie ook de prijzen zakken, is moeder de vrouw helemaal verkocht.

Conservenblikken zijn aanvankelijk maar saai. Een tekst erop met wat er in zit, later misschien met een plaatje erbij, meer niet. Niet zoals de koekjesblikken van Verkade, met rijke jugendstilversieringen, die op tafel kwamen bij de thee. Pas als de eerste zelfbedieningswinkels openen, beginnen fabrieken aandacht te besteden aan het uiterlijk van de blikken. Mensen moeten verleid worden om de conserven te kopen. Ontwerpers en psychologen gaan zich buigen over de verpakking. Rood en oranje trekken mensen aan, geel juist niet. Een merknaam oogt in een ovaal beter dan in een rechthoek. Opvallend genoeg betekenen de supermarkten ook het einde van die rijk versierde verpakkingen. Deze zijn niet zakelijk genoeg in de winkel, en de tierelantijntjes leiden potentiële kopers te veel af.



Luxe modellen

Op beurzen en rommelmarkten zijn opvallend genoeg juist die versierde, deftige modellen oververtegenwoordigd. Jacques, Jules Destrooper, Rombouts: blikken voor luxe goederen als chocolade, koekjes of koffie. Dat is wat gespaard wordt en waar verzamelaars naar uitkijken. Gewone conservenblikken ontbreken daar. Die worden niet verzameld. Want wie zet er nou sperzieboontjes of lunchworst in zijn kraam? Bovendien: eenmaal open zijn ze maar moeilijk te bewaren, zo zonder deksel en met die scherpe randjes. Na tweehonderd jaar zijn conservenblikken daarmee vooral een gebruiksgoed gebleven.



Oeschaertiaentje (15)

door Fernand van den Keybus

Als ik sommige vrienden hoor, kapiteins van motorjachten, dan is alles wat mechanisch is aan boord van den Oeschaert een hopeloze knoeiboel. Ze vinden dit niet goed en dat deugt niet, en waarom kunt ge geen pap eten van die motor enz. Dat bij hen alles gelekt en gestreken is in de machinekamer is niet hun verdienste maar wel die van hun bemanning, hé Jos...

Maar wat ons niet overkomt, of toch zéér zéér zelden, is dat de motor het opgeeft. Met olie, zonder olie, met water, met benzine of zelfs bijna zonder: steeds draait die molen door. Ik denk dat het komt omdat ik reeds zovele uren aan dat ding heb zitten klungelen en dat ie schrik heeft om te stoppen... Want geleidelijk aan leer ik mezelf technisch behelpen, nou ja: un marin sait tout faire virgul mal.

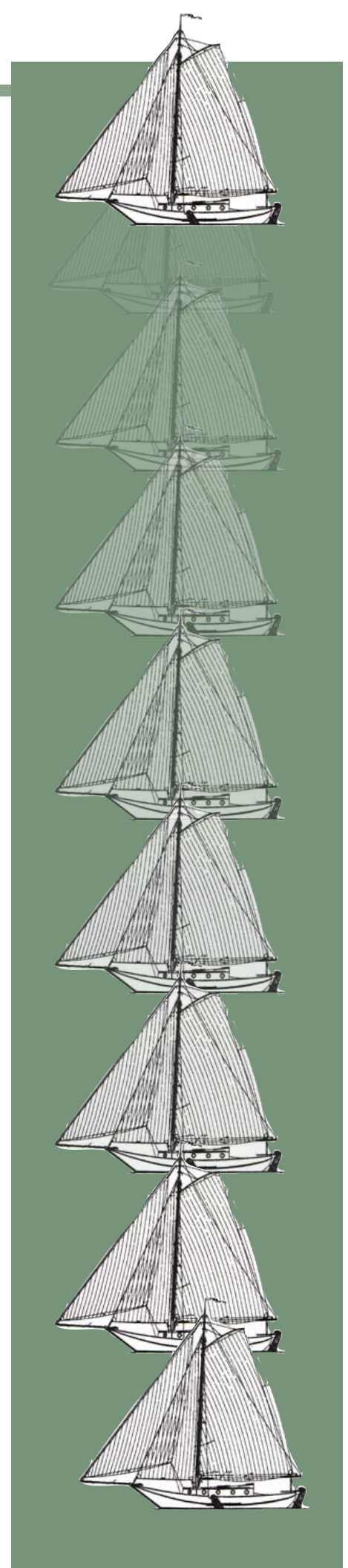
Wat niet belet dat we met den Oeschaert de nodige pannes hebben meegemaakt. Een speciaal zwak punt scheen tot vorig seizoen de uitlaat te vormen. In de eerste negen Oeschaertjaren hebben wij reeds enkele uitlaatpijpen gestoken. De eerste uitlaat was vlekkeloos. Geen enkel zwak punt en toch nog niet in rvs. Tot ie rats versleten was. Gelukkig, toen we bijna gestikt waren van de rook, was ik er met mijn technische wonderknobbel direct bij om te ontdekken dat hij lek en dus versleten was. Ik heb hem zelf vervangen. Alleen was de nieuwe iets minder lang en dus minder hoog omgebogen dan de originele.

En dan op weg naar de zomerreünie van de Stichting Ronde en Platbodemjachten in Lemmer aan het IJsselmeer. Vanaf Amsterdam voltuig tot Lemmer. Fantastisch. Vóór Lemmer, tuig neer en motor starten, want het is zo dat ik niet weet of mijn verzekering de schade wil vergoeden die gepaard gaat met de grondige en volledige vernieling van een haven: dat zit er namelijk dik in als ik een jachthaven zeilend zou binnenvaren... Nee, zei de motor, 't is zondag voor iedereen.

Gelukkig was er een motorjacht in de buurt (ze zijn toch ergens goed voor) en dat gaf ons een sleepje. De schipper had meerdere motoren ter beschikking en liet zien wat zijn schip kon. Full speed naar binnen, terwijl ik hem springend en schreeuwend probeerde duidelijk te maken dat ik geen remmen had. Waarschijnlijk dacht de kapitein dat ik zo enthousiast was over zijn sleepwerk dat ik er bij stond te dansen. Terwijl we losgegooid werden en op de wal afstormden bleven er slechts twee oplossingen: of anker laten vallen of emmer overboord. Het anker moet echter met de lier naar beneden gelaten worden wat relatief veel tijd vraagt en de emmer hielp slechts een heel klein beetje... En dan, plots zag mijn alziend oog enen paal: een solide meerpaal, een twintigtal meter uit de oever: de ideale afremmogelijkheid. Erop af en met een knal vlogen we er met de zijkant van de voorstevens schuivend langs; de vaart was eruit en zo konden we verderdrijvend de steiger bereiken.

Een geleerd kijkend technicus uit een garage kwam op maandagmorgen druk doen aan de motor en kreeg hem niet aan de praat. Koppakking (in 't schoon Vlaams joint-de-culasse) besliste hij. Demontage, twee dagen werk, montage, proefdraaien, betalen, goed. 's Anderendaags een zeiltochtje, motor aan om binnen te lopen: 't is donderdag voor iedereen zei de motor, doe het zelf. Monteur, motorkop terug weg, twee dagen, hersteld. Zeiltocht, motor: doe het zelf. Ik heb het zelf gedaan: bougies eruit, starten, water eruit, bougies erin en draaien maar.

En toen ging mijn kaarsje branden: bij het zeilen kwam de uitlaat onder water en liep vol water dat dan verder in de motor terechtkwam... En dat is het grote, enige gebrek aan mijn BMC'tje: hij loopt (nog) niet op water...



Oeschaertiaentje (15a)

door Fernand van den Keybus

In het jaar dat wij opgewekt naar de reünie van Ronde en Platbodemjachten togen in Lemmer (IJsselmeer) leerden wij hulpvaardigheid op het water echt goed kennen. Tot Amsterdam: geen vuiltje aan de lucht.

Onze koffiemolen draaide als een fluitje van een cent, uren na elkaar (de mast was gestreken voor bijna de hele tocht). Dwars door Amsterdam. We hadden de mast toch neerliggen en zijn net niet te hoog gebouwd (maar wel heel robuust en sterk, denken we zelf) dus moesten we niet wachten op de nachtelijke "staande mast route" en voeren vlot onder de meeste bruggen door tot we almeteens onder een brug doormoeten met twee centimeter over, dus de hele bemanning op het achterdek om toch met het masteinde niet tegen de brug te zitten.

Het ging prima en we waren zo halfweg toen er almeteen een tram over de brug donderde: de wereld verging, alles trilde vervaarlijk, een zoveelste Oeschaert-hartinfarct was op een haar na ons duistere lot maar toch net vermeden.

Wij hielden er geen infarct aan over, maar dan begon de schroef kuren te vertonen. En het Amsterdamse grachtwater was ook niet van die kwaliteit dat we ons goed konden voelen, maar het moest dan maar: het water in en "kijken" wat er loos was.

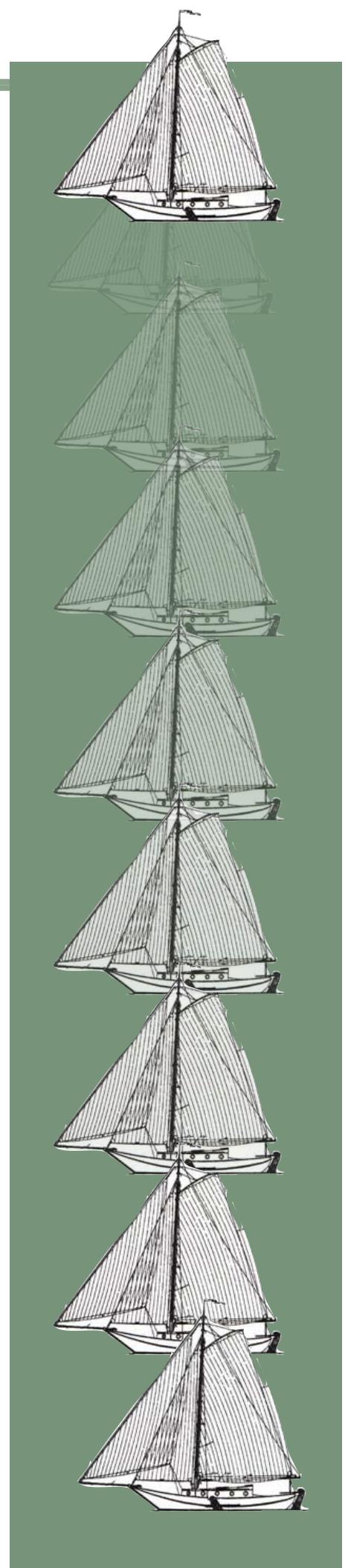
Speling op de schroefas, achterste lageringsbus losgekomen, niet zo onmiddellijk te verhelpen.

Toch, traag, met slingerende schroef de sluis door naar het IJsselmeer en naar Durgerdam om op te tuigen en te proberen de as weer in orde te krijgen.

Wij kennen zeer veel sympathieke Hollanders (niet moeilijk, zeker niet met een platbodem). Maar de havenmeester van Durgerdam mag er twee keer zijn. Onmiddellijk bood hij ons alle mogelijke hulp, en met een drijvende bok hebben wij met verkrachte eenden des Oeschaert's kont uit het water kunnen lichten.

Lagering weer goed vastgezet, zakken maar met die kont, mast recht en tuigage d'rop en varen maar.

Het klinkt zo simpel en eenvoudig maar de lijdensweg van takelen, mast recht, tuig aanbrengen... uren labeur en zweet en orders geven (daar ben ik goed in zegt ons Poes) het kruipt niet in je kouwe kleren, neem dat van mij maar aan.



Welkom nieuwe leden

Tot onze grote vreugde hebben wij in de maanden volgend op OMD zeer veel nieuwe ledenaanvragen ontvangen. Allen heten wij uiteraard van harte welkom bij onze vereniging! Wij kunnen al deze nieuwe leden echter niet allemaal tegelijk in onze nieuwsbrief publiceren. Per nieuwsbrief zullen er twee leden geïntroduceerd worden. Weet dus dat niet al deze leden zo "nieuw" zijn op het moment van publicatie.

Caroline

Naam eigenaar: Stephen Tuppen

Type schip: klipper

Bouwjaar: 1909

Werk: Van Garsse, Moerbeke-Waas

Afmetingen (l x b x d): 27 x 5 x 1 m

Motor: 6 cyl Ford 2704ET

Bouwjaar motor: 1984 (?)

Keerkoppeling: PRM Newage

Bouwjaar keerkoppeling: 1984 (?)

Thuishaven: Ekeren



Cutter Murrell

Naam eigenaar: Dirk Vergauwen

Type schip: loodskotter

Bouwjaar: 1952

Werk: onbekend, Ierland

Afmetingen (l x b x d): 16,73 x 5,40 x 1,80 m

Motor: 6 cyl Scania DN8 20S

Bouwjaar motor: 1981

Keerkoppeling: Twin Disk

Bouwjaar keerkoppeling: onbekend

Thuishaven: Antwerpen