



**Vlaamse vereniging  
tot behoud**  
**van**  
**historische vaartuigen** vzw  
[www.historisch-vaartuig.be](http://www.historisch-vaartuig.be)

Nieuwsbrief 56 - september 2012

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

## Agenda:

**15-16 september 2012**  
Scheldefeesten Baasrode

**15-16 september 2012**  
tocht naar Spiere en Leers  
(kanaal Roubaix)

**28 oktober 2012**  
100 jaar motorenfabriek ABC

**16 september 2012**  
Temse vliegweek

**29-30 september 2012**  
Water-rAnt  
Kattendijk oost - Antwerpen

**5 oktober 2012**  
Traditional maritime skills  
Ename (Oudenaarde)

**25-28 juli 2013**  
Reunie LVBHV  
Middelburg en Vlissingen

### 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  
touwboot Brabo III  
(bestuurder)  
0(032) 476 52 22 64

Jan Rutten  
pakschuit Amande  
(Redacteur)

William Van Laer  
mslb Johanna  
(Lay-out en opmaak)

E-mail:

[info@historisch-vaartuig.be](mailto:info@historisch-vaartuig.be)  
redactie nieuwsbrief:  
[vbhvredactie@yahoo.com](mailto:vbhvredactie@yahoo.com)

BNP Paribas Fortis  
IBAN BE89 0013 9198 7685  
BIC GEBABEBB

## Beste VVBHV leden en sympathisanten

Ondanks de minder goede start hebben we toch een zomer met veel mooi vaarweer gehad. Een druk najaar vol varend erfgoed-evenementen in september laat ons nu ook weer toe het water dun te varen om onze schepen aan het publiek voor te stellen. Temse in de Wolken, onze clubreünie met Open Monumentendag, Weekend op de Helling, Scheldefeesten Baasrode, Temse Vliegweek, Tocht naar Spiere-Leers, overal zijn de mensen telkens weer geïnteresseerd om onze schepen te bekijken en een praatje te slaan met de schippers.

Bijzondere aandacht wil ik toch nog even vestigen op het evenement Water-rAnt te Antwerpen op 29 en 30 september, waar de draad met de zeer succesvolle edities van WaterkAnt, toch telkens zeer grote publiekstrekkingen, weer wordt opgenomen door een weliswaar kleinschaliger evenement, maar toch in het hart van de wereldhaven Antwerpen. In deze nieuwsbrief lees je hierover meer. Hoe meer varend erfgoed we daar kunnen verzamelen op 29 en 30 september, hoe duidelijker de boodschap bij de beleidsmakers van haven en stad zal overkomen dat varend erfgoed een echte blijvende meerwaarde is voor een haven als Antwerpen.

En dan vindt er op 5 oktober op de provinciale site van Ename nog de slotconferentie plaats van het Europese project Traditional Maritime Skills. De partners uit Vlaanderen, Nederland en Engeland hebben telkens oude vaardigheden over scheepsbouw, varen en aanverwante materies uitvoerig gedocumenteerd. Zo zijn er bijvoorbeeld filmpjes die de praktische werkwijzen rond klinken, breeuwen, touwslagen en nog zoveel meer hebben vastgelegd. Zeer interessant en boeiend volgens ons, niet te missen. Voor wie vrijdag 5 oktober niet kan, tijdens het weekend van 6-7 oktober is de nautische markt daar te Ename ook een aanrader!

Zoals je leest: genoeg te doen!

We zien mekaar vast wel ergens op of aan het water dit najaar?

Namens uw bestuur

Dirk Ramakers

Voorzitter

## Vrijwilligers gezocht

### Historische rapporten

Wij blijven aandringen! De VVBHV is nog steeds op zoek naar enkele enthousiaste leden die de volgende klus op zich willen nemen: 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 [historischvaartuig@gmail.com](mailto:historischvaartuig@gmail.com).

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



## Zoekertjes

### Optimus kookvuur, nog steeds op zoek

Op onze lemsteraak "Jonge Sinjoor" koken wij op een petroleum kookvuur van het Zweedse merk Optimus (zie foto's). Maten: ca. 52 cm x 30 cm.

Helaas kan men geen nieuwe vuren meer vinden en ook onderdelen worden steeds moeilijker verkrijgbaar.

Ons huidige vuur is geassembleerd uit 4 verschillende vuren, maar de vraag is hoe lang dit exemplaar het nog doet.

Onze vraag: heeft er iemand nog een vuurtje op zolder staan, of onderdelen die we kunnen gebruiken? Alles is welkom, zelfs het minuscuulste deeltje!

Contact:

Julien & Lieve Cabuy-Verheyden

Alexander Farneseplein 5

2050 Antwerpen (L.O.)

+ 32 (0) 219 11 10

+ 32 (0) 495 32 21 53

[lieve.verheyden@pandora.be](mailto:lieve.verheyden@pandora.be)



## 2012, het werkjaar van de Kobbe

In de voorbije twee jaren hebben onze professionele activiteiten ervoor gezorgd dat we wat minder tijd hadden voor de Kobbe. Sinds dit voorjaar is het tij echter gekeerd en zijn we er weer in gevlogen, en hoe! Het startte met een werkbeurt tijdens de paasvakantie. We gingen naar Walsoorden voor knippen en scheren en enkele kleine laswerken. Ook de keuring vond plaats en er werd hard afgebikt. De reling, het dak van de stuurhut en de opbouw vooraan werden stevig onder handen genomen. Jammer genoeg zat het weer niet altijd mee, zodat de Kobbe nog niet helemaal in de verf zat toen we terugtocht moesten aanvatten.

Terug op de ligplaats aan het Zennegat, hebben we de Kobbe snel in zijn nieuwe rode kleurtje gezet. Iets feller rood dan voordien, dus dat was wel even wennen, maar we zijn er tevreden over. Intussen waren we die klemmende deur van de stuurhut helemaal beu. Je weet wel, 't is al jaren bezig, maar het komt er maar niet van om er iets aan te doen. Nu dus wel! Handen uit de mouwen en nieuwe deurlijsten erin. Nu gaat die weer zo vlotjes als 10 jaar geleden. En ook de naamplaat van de Kobbe was aan vervanging toe. Een stevige balk, een handige papa, een vaste schildershand en veel geduld zijn de ingrediënten van de nieuwe naamplaat. Ze staat nog even thuis te wachten, maar na de zomer zal ze zeker op de Kobbe te bewonderen zijn.

En dan was er het dek. Steeds maar bijgelapt in de loop van de jaren, waardoor het een echt puzzelwerkje is geworden. Op zich wel historisch, maar jammer genoeg niet echt onderhoudsvriendelijk. Na steeds maar het ene roestplekje na het andere te hebben behandeld, hebben we nu een stevig besluit genomen. Alle verf gaat eraf! En zo blijft hij gedurende enige tijd, tot het helemaal in orde is. Zo kunnen we niet alleen de roest behandelen, maar ook ineens alle overbodige pijpjes en uitstekende stukjes weghalen en de nodige laswerken doen. We zijn er intussen aan begonnen en nu, begin juli, hebben we ongeveer een derde gedaan.



Sommige stukken gaan vlot, maar voor andere stukken kost het wat meer moeite. Het gaat iets trager dan verwacht (of gehoopt), maar we komen er wel!

En iedereen weet dat wanneer je aan iets begint (zeker aan een boot), je voor tal van verrassingen kunt komen te staan, vaak in negatieve zin. Maar er kunnen ook leuke zaken opduiken! Tijdens het lassen op een zonnige zaterdagochtend eind juni, viel Robin zijn blik ineens op iets wat in de dekplaat gekerfd staat. We waren er al zeker drie keer met de bikhamer overgegaan (een van die moeilijke stukken uit bovenstaande paragraaf ...), maar het was ons nog niet opgevallen. En inderdaad, het nummer

van een meetbrief: Groningen 1941. Dus 15 jaar ouder dan de inschrijving in het register van Rotterdam die we al hadden. Als we dus even willen bekomen van al die fysieke inspanningen van afbikken, schuren en schilderen, kunnen we ons bezighouden met het verder zoeken naar de historie van de Kobbe!



# Belgische motorenbouwers: Claeys

Ondanks het feit dat er nabij Zedelgem geen bevaarbaar water van betekenis is, zijn er nu sporadisch nog Claeys-diesels op het water te vinden. Vreemd als je bedenkt dat de meeste vergelijkbare bedrijven aan de waterkant ontstaan, zoals bijvoorbeeld de Luikse Moës en La Meuse.

## Zedelgem en het Claeys-imperium

Geen kat op straat kon vermoeden hoe de geboorte van een boerenjongen de Belgische economie in belangrijke mate zou beïnvloeden tijdens de volgende decennia, ja zelfs meer dan anderhalve eeuw lang. Alexander Claeys uit Ichtegem komt bij de smit Dombrecht in de leer en trouwt in 1822 met de oudste dochter, de 17-jarige Anna Maria Dombrecht. Na de dood van Dombrecht wordt Alexander Claeys smid in het dorp De Leeuw. Na de dood van zijn echtgenote hertrouwt Alexander Claeys met zijn schoonzuster Victoria Dombrecht. Alexander Claeys overlijdt in 1880 op 85-jarige leeftijd. In de smidse wordt hij opgevolgd door zijn zoon Louis. Uit hun huwelijk ontspruiten 13 kinderen. Twee ervan sterven bij de geboorte. Bij de overige 11 zijn er een hele reeks flinke zonen aan wie de Zedelgemse industrie veel te danken heeft.

Deze zonen van Louis Claeys waren: Victor die de smidse voortzet, Leon steekt in 1896 zijn eerste fiets in elkaar, Alidor begint samen met zijn jongere broers de fietsenfabriek der Gebroeders Claeys en in 1929 start hij met een eigen bedrijf (de Gieterijen Alidor Claeys), Aimé start samen met zijn broers het bedrijf Flandria, Remi richt samen met zijn broers Superia op.

Leon Claeys begint in 1906 de "Werkhuizen Leon Claeys". Hij doet dat onder andere met de bedoeling het dorsen met de dorsvegel, dat echt slavenwerk betekende voor de landbouwers van toen, te verlichten. De eerste stationaire dorsmachine die hij bouwt wordt aangedreven door paarden, stappend in een rosmolen. Het grote succes en de voortdurende verbetering van die stationaire dorsmachine is een aanmoediging voor Leon om een semidieselmotor te bouwen als drijfkracht voor zijn machine.

Wereldoorlog I legt het bedrijf stil vanwege het gebrek aan grondstoffen, maar in de lente van 1919 gaat men weer aan de slag met het vervaardigen van fietsen. In 1927 loopt bij de "Werkhuizen Claeys" de 250.000ste fiets van de band, en twee jaar later wordt een productiecapaciteit van 35.000 fietsen per jaar gehaald.

Op het einde van de 19e eeuw verschijnt naast paard en stoomkracht voor de stationaire aandrijving van landbouwmachines ook de brandstofmotor op het toneel. De Belgische uitvinder Etienne Lenoir is de eerste die een commerciële verbrandingsmotor ontwerpt en bouwt. Lenoir produceert kleine motoren die werken op het steenkoolgas en stads- of lichtgas dat in de grote steden beschikbaar is. In 1876 brengen de ingenieurs Otto en Langen een eerste werkzaam model op de markt waarmee vooral op de nieuw ontstane automarkt wordt gemikt. In die beginjaren komen vele motoren tot stand, soms onder licentie gebouwd, maar even vaak ontworpen door lokale producenten of zelfs smeden. De eerste vermeldingen in België van de nieuwe krachtbron in landbouwmiddelen voor stationair gebruik dateren van de landbouwtentoonstelling in Luik uit 1895 en Brussel in 1897.

Leon Claeys produceert een benzinemotor: het is een betrouwbare motor waarvan de meeste in locomobiel-uitvoering verkocht werden. In 1913 komt ABC op de markt met 6, 8, 12, 16, 24 en 40 pk dieselmotoren. In die tijd volgt Claeys met een ruwe-oliemotor die verkrijgbaar is in vier uitvoeringen variërend 5 tot 30 pk. Maar het is Claeys die een belangrijk marktaandeel in België veroverd met de door hem geproduceerde motoren.

In 1932 ontwerpt Leon een maaidorser, waardoor het dorsen verplaatst wordt van de hoeve naar het veld. Om deze machine te verplaatsen bezat men toen een tractor van het merk: paard. Ook ontwikkelt Leon in de jaren '30 een kleine dieselmotor die wij nu nog kunnen bewonderen op het water, bijvoorbeeld in opduwers.

Hij breidt voortdurend uit zodat zijn bedrijf in 1933 een oppervlakte beslaat van 4,5 ha met meer dan 600 personeelsleden. Om de jonge lui te bekwamen organiseert hij in zijn fabriek een tekenschool, bouwt voor de ontspanning van zijn werkvolk een toneelzaal, start met een zangkoor

DE NIEUWSTE  
"CLAEYS" RUWOLIEMOTOREN  
ZIJN STERK - EENVOUDIG - BEDRIJFSZEKER - SPAARZAAM

**STERK**  
De bestgebouwdste motor...  
**BEHOEFZEKER**  
De grootste...  
**EENVOUDIG**  
Geen...  
**SPAARZAAM**  
De...  
"CLAEYS", een...  
De "CLAEYS" ruwoliemotoren worden met den grootst mogelijken waarborg geleverd.

Model	5/7	8/11	14/17	20/26
Gasverbruik	0,50	0,60	0,70	0,80
Brandstof	1,00	1,20	1,40	1,60
Levensduur	1000	1200	1500	2000
Altegenwoordige... Breedte... Gewicht...	120x120x120 100 kg 150 kg	150x150x150 120 kg 180 kg	180x180x180 150 kg 220 kg	200x200x200 180 kg 250 kg

**LEON CLAEYS**  
MOTORENFABRIEK  
ZEDELGEM BIJ BRÜLLE (BELGIË)

Beschrijving van de Dieselmotor "CLAEYS" Type E.

**Bijzonderheden.**  
CILINDER...  
ZUIGER...  
DRIFSTANG...  
KRUIK...  
BRANDSTOFFPOMP...  
BOW...  
Type E 1214 B.K. kan een vooruitzietende versie hebben van 10 pk.

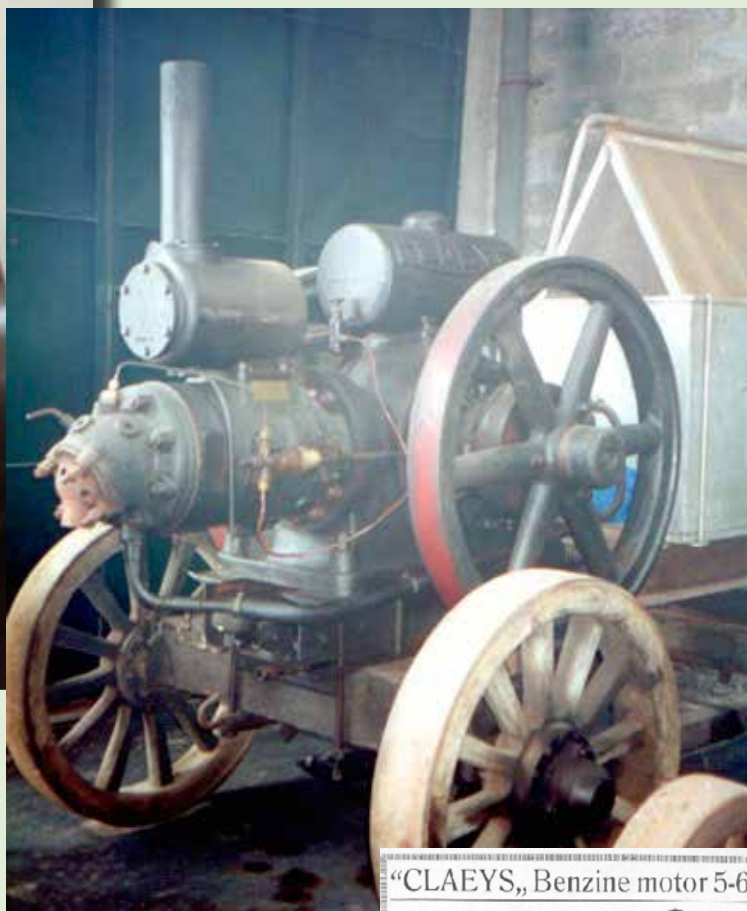
**KENMERKEN.**

Model	Stroom	Stroom	Stroom	Stroom	Stroom	Stroom	Stroom	Stroom	
E 1214 BK	750	1300	180	185	22,5	30,7	350	80	156

**TOEPASSINGEN**  
In de landbouw...  
In de industrie...  
In de scheepvaart...  
In de landbouw...  
In de landbouw...  
In de landbouw...

**Werkhuizen LEON CLAEYS Zedelgem (BELGIË)**

en met de muziekmaatschappij St.-Elooi. Zijn broers werken met hun werknemers in de fietsenfabriek van de Gebroeders Claeys, gebouwd bij de ouderlijke smidse in De Leeuw. In 1933 beslaat het bedrijf een oppervlakte van 1,5 ha met een 300-tal bedienden en werklieden.



Tijdens de tweede wereldoorlog bezet het Duitse leger de fabriek om vliegtuigen te herstellen. De Claeysen, rasechte Vlamingen, weigeren halstarrig te produceren voor de Duitse bezetter. Deze, wellicht hierdoor in zijn wiel geschoten, deporteert de meeste werknemers die verplicht te werk worden gesteld in Duitse bedrijven. Vooral deze aversie jegens de bezetter maakt productie vrijwel onmogelijk, aan het einde van de tweede wereldoorlog in 1945 blijven nauwelijks 100 werknemers over. Uit de fabriek der Gebroeders Claeys ontstaat in 1957 door splitsing de fabriek Flandria van Aimé Claeys en Superia van Remi Claeys.

Het bedrijf brengt in 1952 als eerste een zelfrijdende maaidorser, de Claeys MZ op de Europese markt. Vanaf 1958 zijn er diverse nieuwe eigenaars en gaat het bedrijf zich verder specialiseren in landbouwwerktuigen.

**“CLAEYS, Benzine motor 5-6 P.K.**

**KENMERKEN:**

**Zware en forse bouw - Eenvoud** **Onberispelijke afwerking:**  
 Gebouwd door erfzitting met grote verspreide constructie door romp. Overlast geringe constructie, weinig onderhoudskosten en transporteerbaar naar velden, boerderijen enz.

**Voegankelbaarheid:**  
 Eenvoudig te richten, raden en draaier zijn in enkele seconden instelbaar.

**Zuinigheid in brandstof en olieverbruik:**  
 De motor van verbeterd ontwerp, de speciale versie voor zuinigheid in brandstof. De meeste gebreken voorkomen uit de cause.

**DE “CLAEYS”, MOTOR MET TRAGEN LOOP IS VERRAARDIGD UIT PRIMA GRONDSTOFFEN EN ZORGVULDIG AFGEWERKT.**

Wilt u advies en beschouwingen, raadpleeg het boekje “Claeys”, dat bij elke bestelling aan u wordt verzonden of u kunt het bestellen bij de plaatselijke handelaar.

Op de tekening voorgedragen, de getoonde afmeting wordt aangegeven, bij het bestellen wordt u verzocht de afmetingen te controleren.

TECHNISCHE	TUUSCHINGEN
Model motor	5-6 P.K.
Standaard motor motor	5-6 P.K.
Motor motor	5-6 P.K.
Motor motor met motor	5-6 P.K.
Motor motor met motor	5-6 P.K.
Motor motor met motor	5-6 P.K.

**LEON CLAEYS**      **FABRIEK VAN LANDBOUWTOEGEBEN**  
**ZEDELGHEM**      **BELOOFT**



Bronnen:  
 website Federatie Zedelgem, Wikipedia.



## Vissers ooring

Sinds het begin van de jaren zeventig is het dragen van oorringen opnieuw in zwang geraakt.

Muzikanten als David Bowie en Rob de Nijs zijn hier voorbeelden van.



### Oor-sprong



Een man die een ooring droeg behoorde ook vroeger tot een duidelijk bepaalde beroepsgroep of een sociale laag. Oorringen werden vooral gedragen door schippers en vissers. Ze hadden daarmee een duidelijke bedoeling. Omdat het werken aan boord gevaarlijk was, waren er varenden die hun trouwring niet aan de vinger, maar in een oor droegen. Waarschijnlijk zijn er ook vissers geweest die meenden dat hun ringetjes de identificatie mogelijk zouden maken als zij na verdrinking onherkenbaar zouden aanspoelen op een verre kust. De plaatselijke bevolking zou hen dan kunnen begraven met de opbrengst van het oorgoud. Een sieraad dus als een begrafenisverzekering!

### Voor de sier

Er was trouwens nog een tweede reden om een ring of knopje in het oor te dragen en die had alles met de gezondheid te maken. Een ziek orgaan, zo dacht men in de vorige eeuw, kan beter worden gemaakt door in de omgeving ervan een wondje te maken dat met een stukje goud of zilver open werd gehouden. De pijn die daaruit ontstond zou de kwade kantjes van het zieke orgaan weghalen.



### Ontstoken ogen

Daarnaast waren er schippers en vissers die meenden dat zij een scherp gezichtsvermogen behielden door ringetjes door hun oorlel te priemen. Sommige mannen (zowel varende als niet varende) hadden in hun jeugd last van ontstoken ogen. Als remedie tegen deze kwaal (ook wel "leep oog" genoemd) kregen kinderen gouden of zilveren ooringetjes, die de kwade sappen uit het oog moesten afvoeren. Op zich was dit geen vreemde gedachte, omdat ook de acupunctuur ook een reflexpunt van het oog kent op de oorlel.

## Goud in de binnenvaart

Wim

Soms worden op een schip sterren angebracht ter weerszijden van de steven net onder het bovenboord van het vaartuig. De versiering wordt bijna uitsluitend aangetroffen op schepen van het type luxe motor en op sleepboten met een scherpe steven. Het is niet onwaarschijnlijk dat deze versiering zijn oorsprong vindt in de "ogen"



welke men vooral op vaartuigen uit de oudheid aantreft. Het verhaal dat deze sterren aangeven dat het schip vrijgevaren is, is niet geheel juist. Deze decoratie kan in principe op elk schip voorkomen. Het is echter wel zo dat vergulde sterren, net zoals vergulde letters in de naamplank, een vergulde mastkloot, een met een hoorn van overvloed bewerkte roerklik, gouden oorringen en dergelijke een prijzige zaak waren, en dat eigenlijk alleen welgestelde schippers, dus schippers die geen schulden meer hadden, zich een dergelijke weelde konden veroorloven. Het is echter ook bekend dat (beurt)schippers geld leenden om hun schip mooi op te dirken, want een "rijk" schip toonde de kredietwaardigheid van de schipper en de goede zorgen die deze voor schip en de lading had.

## Om te lezen

### Boeken uit de oude doos

Jan de Hartog werd vooral bekend door zijn boek *Hollands Glorie*, dat handelt over de beginperiode van de zeesleepvaart.

Later schreef hij nog meerdere boeken die betrekking hebben op de scheepvaart: *Stella*, *Mary* en *Thalassa*. *De Kapitein* is een latere bewerking van *Mary*, en vormde het eerste deel van een zelfstandige avonturenreeks over de fictieve kapitein Harinxma, met als vervolgdelen *De Commodore*, *De Centurio* en *De Buitenboei*. *Scheepspraat* bevat korte impressies van de scheepvaartwereld van voor de Tweede Wereldoorlog. *Herinneringen van een bramzigtje* beschrijft een jongetje dat, net als Jan de Hartog in zijn jonge jaren, naar zee wegloopt, in dit geval de Zuiderzee.

Oude boeken, misschien las je er enkele van in je jeugd. Toch de moeite om, tijdens de komende herfst- en wintermaanden, de sfeer van weleer nog eens op te snuiven?



## Milieunieuws

### Varen op gas

In 2015 varen er ten minste 50 binnenvaartschepen, 50 zeeschepen en rijden er 500 trucks op Liquid Natural Gas, ofwel LNG. Dat is een voorspelling die mogelijk kan gemaakt worden volgens een groep bedrijven die samen met de Nederlandse overheid werkt aan versnelde introductie van LNG als transportbrandstof.

Inzet van LNG als transportbrandstof heeft positieve milieu- en gezondheidseffecten doordat bij verbranding fors minder fijnstof en andere emissies vrijkomen. Gebruik van LNG is daarnaast stiller. Het versterkt bovendien de goede economische positie van ons land op het gebied van gas en maakt ons minder afhankelijk van olie. Gas is wereldwijd ruim voorradig, de voorraden zijn goed gespreid, met een stabiliserend effect op de prijzen als gevolg.

LNG is aardgas dat wordt afgekoeld tot min 162 graden Celsius. Het wordt dan een heldere vloeistof, waarbij het volume circa 600 keer gereduceerd wordt. Dit maakt het makkelijker en goedkoper om het te transporteren en op te slaan. Bij de huidige plannen wordt er gewerkt aan een infrastructuur die de inzet van LNG als transportbrandstof mogelijk maakt. Er is potentieel een (Nederlandse) markt te ontsluiten voor 2-3 miljoen ton LNG als transportbrandstof (2030), wat een reductie in CO<sub>2</sub>-emissie equivalenten betekent van ruim 1 megaton per jaar en voor fijnstof een reductie van 400-600 ton per jaar. Ook de emissies van NO<sub>x</sub> en SO<sub>2</sub> dalen drastisch en de geluidbelasting neemt sterk af. Op langere termijn kan verdere vergroening plaatsvinden door opvoeren van het aandeel Bio-LNG, gebaseerd op organische koolstof.

Knap initiatief! Maar toch een bedenking: hopelijk zal men geen gebruik maken van voedselgrondstoffen zoals graan, mais en soja voor de productie van Bio-LNG!





## Evenementennieuws

### Temse in de Wolken

Een impressie

Een geslaagd evenement: mooi weer, gastvrije ontvangst, aktie, plezier, ...



### Uitnodiging

Jaarlijks organiseren onze Nederlandse vrienden van de LVBHV een grootse reünie tijdens de zomer. Het evenement van 2013 vindt plaats in Middelburg en Vlissingen. Meer dan 180 schepen verzamelen in Middelburg en varen vandaar naar Vlissingen. In beide steden zal een uitgebreid programma de bezoekers onderhouden tegen de achtergrond van het varende erfgoed.

De LVBHV heeft onze organisatie uitdrukkelijk uitgenodigd om deel te nemen. We houden jullie op de hoogte van de verdere ontwikkeling.

Een aanrader!



# Kombuiswerk

Ik merk het steeds weer: bij vele watersporters is koken aan boord een opgave. Eén van de redenen kan zijn dat de keukenfaciliteiten aan boord beperkt zijn. Blik, uithaalpizza of –chinees en restaurant zijn dan de alternatieven. Je kan echter ook heel lekker eten zonder (ingewikkelde) kooktoestanden. Vermits varen hoofdzakelijk in de zomerperiode gebeurt geef ik hier een lekker recept van taboulé dat makkelijk te bereiden valt met ingrediënten die meestal bij iedereen aan boord zijn.

Je kan gebruik maken van bulgur of van couscous, beide vind je in de supermarkt.

Neem de middelfijne/halfgroffe variant. Bulgur is een graanproduct gemaakt van verschillende soorten tarwe, maar meestal van durum. De tarwekorrels worden eerst gestoomd daarna gedroogd en vervolgens grof gemalen of gebroken. Couscous bestaat uit heel kleine pastakorrels van gemalen durumtarwe, die in verschillende diktes worden verkocht. Couscous wordt gemaakt door water, zout en meel fijn te wrijven en te zeven.

In de meeste recepten wordt de couscous/bulgur eerst geweekt met warm water of bouillon en na afkoelen gemengd met de andere ingrediënten. Dit is overbodig en bovendien komt het koud mengen van alles, zoals in onderstaand recept, de smaak ten goede! Je moet de bereiding wel enkele uren op voorhand maken, anders zijn de korrels nog te hard.

## Taboulé

Ingrediënten voor 4 personen

250 g tomaten

1 komkommer

2 paprika's (rood en groen)

1/2 ui

1 teentje geperste look

het sap van 2 citroenen

1 dl olijfolie

verse kruiden naar smaak: munt, peterselie, bieslook

1 soepbol couscous/bulgur



## Bereidingswijze

Snijd tomaten, paprika's, komkommer en ui fijn (blokjes van 3-4 mm), meng met citroensap, olijfolie, look, gehakte kruiden en voeg de couscous erbij. Heel goed mengen, afkruiden met peper en zout.

Afdekken en minimum 3 u goed laten zwellen (in de frigo). Controleer af en toe of het mengsel niet te droog wordt: toevoegen van een scheutje water en alles doormengen volstaat. Vermijd dat het mengsel papperig wordt.

Het lekkerst is om de taboulé heel koud op te dienen.

Je kan er zowat alles bij eten: vis-, vlees-, eigerechten, sla.

## Oeschaertiaentje (18)

'Varen' september 1975

In de kleuterklasjes heeft men ons wijsgemaakt dat een bootje kan varen. We hebben later geleerd dat er niet alleen papieren bootjes bestaan, maar ook echte.

Nog later hebben hogere studies ons overtuigd dat er in de echte bootjes onderscheid bestaat: zeil- en motorboten.

Het is natuurlijk slechts aan enkelen gegeven (velen geroepen, weinigen uitverkoren) om nog verder te gaan.

In de motorboten onderscheidt men vliegdekschepen tegenover mijn bijbootje uitgerust met een 1½ pk buitenboord.

Bij de zeilschepen is het iets moeilijker: de Santa Maria van eierboer Columbus (ik heb de getrouwe kopie van dat schip gezien, amai mijne frak, moest die met dat kleine ding naar Amerika gaan zoeken!) en een hoogaars bijvoorbeeld zijn wel verschillend.

Haha, concludeert nu de intelligente lezer: hij wil ons iets gaan wijsmaken over een hoogaars, dus over ronde en platbodemschepen. Zeer juist.

Het is namelijk zo dat iemand die arm is, zou willen dat iedereen arm is, iemand die ziek is wil iedereen ziek en iemand die ronde en platbodemjachten aan zijn boezem koestert, wil iedereen aan... ik bedoel, ziet iedereen reeds rondzeilen in een hoogaars of schouw of lemmeraak of tjalk of schokker of grundel of botter of tjotter of boeier of blazer of aak of klipper of bons of pluut of bol of jol...

Hoho, zegt nu de intell... juist: ik wist niet dat er zoveel soorten waren.

Want buiten het feit dat ze alle zo een typische platbodemwimpel (vleugel heet dat eigenlijk) voeren boven op de mast, is er toch niet veel verschil te zien.

Dat dacht u maar! Een stoere brede-borstkast-botter heeft geen vergelijk aan een slanke hoogaars, en een fijn uitgewerkte boeier vertoont geen gelijkenis met een werkbeest van een tjalk, behalve de vleugel dan, en zelfs daar zit nog verschil.

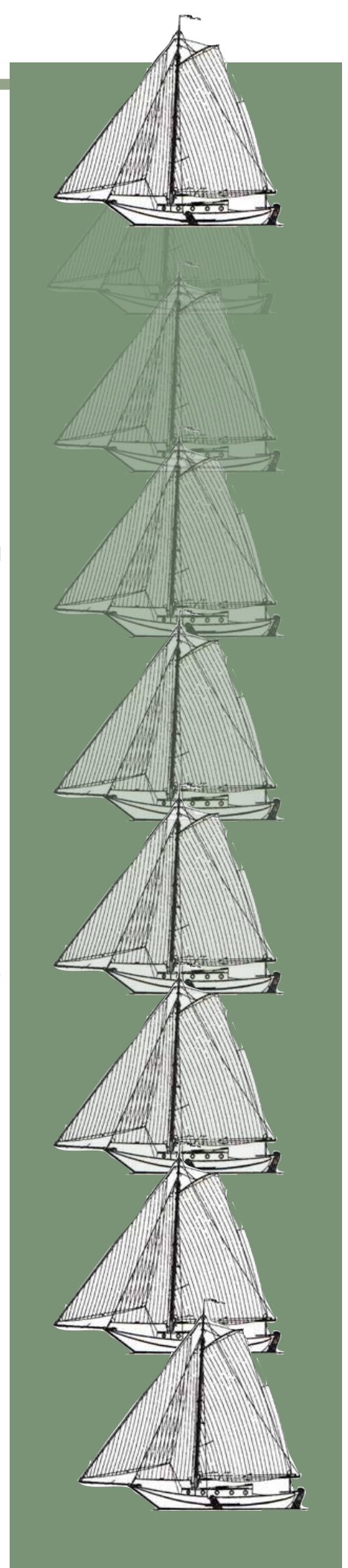
De verschillende types van ronde en platbodemjachten probeer ik u wel eens een volgende keer uit de doeken te doen. Maar eerst nog even iets over de heropleving die deze traditionele schepen de laatste jaren kennen.

Door hun robuuste zeileigenschappen, hun ruim plaatscomfort, hun geringe diepgang en hun prachtige lijnen, en mede door het feit dat ze niet aan mode of modernisering onderhevig zijn, worden ronde en platbodems meer en meer gewaardeerd.

In Nederland zorgt de Stichting Stamboek Ronde & Platbodemjachten ervoor dat bij nieuwbouw of aanpassing van oudere schepen de regels van het traditionele spel worden nageleefd.

Je moet niet ouderwets zijn om oudere ontwikkelingen mooi te vinden, antieke dingen zijn zeer bruikbaar in de praktijk.

En als zo'n schip met de lijzwaardkop onder water voortbruist dan trilt ook je zieltje mee, als je begrijpt wat ik bedoel...





## Welkom nieuwe leden

Tot onze grote vreugde hebben wij weer 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.



### **Muze**

Naam eigenaar:  
Marc Swinnen

Type schip:  
Motorjacht

Bouwjaar:  
1962

Werf:  
Akerboom, Lisse (NI)

Afmetingen (l x b x d):  
14 x 3,85 x 1,25 m

Motor:  
DAF 575M, 6 cil, 105 pk

Bouwjaar motor:  
1962

Thuishaven:  
Mechelen