VVBHV

Vlaamse vereniging tot behoud van historische vaartuigen vzw

www.historisch-vaartuig.be

Nieuwsbrief 68, februari 2015 Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

Agenda 2015

- Hiswa Boat Show
  11 t/m 15 maart
  Amsterdam RAI
- Oostende voor Anker
  28 t/m 31 mei
  Haven Oostende
- Havenfeesten Blankenberge
  14 t/m 17 mei
  Haven Blankenberge
- Schout & Schepenenrace
  13 juni
  Haven Sint-Annaland
- Van Loon Hardzeildagen
  18 juli
  Veerse Meer
- Havenfeesten Turnhout
  15 augustus
  Taxandriahaven Turnhout
- Sail Amsterdam
  19 t/m 23 augustus
  Haven Amsterdam
- Boten- en Scheldewijding
  29 augustus
  Zates, Branst-Bornem
- OMD/reünie VVBHV
  11 t/m 13 september
  Portus Ganda Gent
- Scheldefeesten Baasrode
  18 t/m 20 september
  Baasrode
- Water-rAnt
  25 t/m 27 september
  Eilandje Antwerpen

Dag allemaal,

Op de stand van VVBHV op de jongste Belgian Boat Show in Gent trof ik het kleinste rokende kacheltje aan dat ik ooit gezien had. Een *stoof* van ongeveer 5 cm hoog. Wilfried, de goedgeluimde medewerker van de modelbouwvereniging van Baasrode, zei tegen iedereen dat zijn pannenkoeken om 4 uur klaar zouden zijn. Net als de andere bezoekers moest ik daarom glimlachen.
We hebben dat weekend veel blije leden gezien. Niet alleen voor dat brandertje, maar ook omwille van het weerzien van heel wat bekenden. En we waren met velen. Vrienden van het varend erfgoed die met veel goesting aan het vaarseizoen willen beginnen. De winter kan niet rap genoeg voorbij zijn. Met heel veel dank aan privé-partner Opslag en Distributie Ter Haeghe nv (ODTH nv), beursorganisator Artexis, Belgische Marine Component, de verenigingen Ruimschoots, Tolerant en Water-rAnt, School voor Scheepsmodelbouw, de leveranciers van tapijten, tafels en stoelen en ook Broos en Lieve.
Vooraleer het lenteonderhoud van onze schepen start, verwachten we al onze leden natuurlijk op onze algemene vergadering in Gent. In buurthuis Macharius bespreken we dan o.m. de werking van onze vereniging, de financiën, de nieuwe samenstelling van het bestuur en de komende evenementen. En het is ook vanzelfsprekend dat we dan het glas heffen op jullie gezondheid en een goede start van het vaarseizoen.
En dat begint natuurlijk met het lenteonderhoud en de eerste grote manifestatie: 'Oostende Voor Anker – Rescue at sea'. Naast de vele schepen, animatie en muziek is er dit jaar veel aandacht voor reddingsdemonstraties door de Marine. Een 15-tal schepen zullen VVBHV eind mei in Oostende vertegenwoordigen.
'Oostende voor Anker' wordt de start van een actief en boeiend seizoen. En ik denk dat ik op elk evenement om 4 uur een pannenkoek ga eten. Die gaat smaken!

Namens het bestuur

Johan Van Achte

OM TE WETEN

Zonnepanelen, ja of nee

Jan Rutten

Energievoorziening op een schip is een niet-eenvoudig vraagstuk. Onderstaand verhaal is geen pleidooi om zonnepanelen op je schip te plaatsen, het is enkel een relaas dat over mijn eigen ervaringen en verwachtingen gaat, en die zijn erg positief.

Om zware investeringen qua stroomvoorziening te vermijden (hoge capaciteit aan batterijen, zware generator), gebruik ik gas voor het koken en voor warmwaterproductie (douche en keuken). Ook de koelkast/diepvriezer kan, indien nodig, op gas werken. Het nadeel is echter dat dit type koelkast (absorptie-koelkast), wanneer ze op elektrische stroom werkt, veel meer energie verbruikt dan een compressorkoelkast. Een ander nadeel is dat ze veel warmte produceert, zeker bij gebruik op gas. Zonder extra verluchting wordt de omgeving al snel heel warm, met minder koeling als gevolg.

Met het oog op de aanschaf van een energiezuinige koelkast/diepvriezer heb ik vorige zomer zonnepanelen geplaatst, de nieuwe koelkast komt er dit jaar. Je kan uiteraard allerlei berekeningen maken omtrent kosten/baten, afschrijving en rendement, maar de uiteindelijke beslissing kwam er om één enkele reden: (energie)onafhankelijk zijn gedurende langere tijd. En hierin ben ik duidelijk geslaagd.

Vorige zomer heb ik twee maanden (van 30 juni tot 29 augustus) rondgezworven op de Zeeuwse wateren: Veerse Meer en Grevelingen. Meestal lag ik 1, 2 tot maximum 3 dagen aan één of andere steiger of voor anker en verplaatste me vervolgens naar een volgende stek. Gemiddeld draaide de motor dan een drietal uur. Samen met de energie van de zonnepanelen zorgde dit er voor dat ik slechts 3 maal de generator gedurende 1,5 uur diende te draaien. Verder heb ik 3 nachten in een haven, mét walstroom, doorgebracht.

Het dagelijkse verbruik van Amande heb ik gedurende de laatste jaren ingeschat op ca. 1,2 kWh of 50 Ah à 24 V. Dit verbruik komt van verlichting, radio, TV, waterpomp, marifoon, wifi, gsm, gps en de grootste verbruiker, de koelkast. Deze verbruikt gemiddeld 2,1 kWh/dag, dus 0,7 kWh/8 uur.
Voor anker liggend, of zonder walstroom, laat ik de koelkast gemiddeld 16 uur op gas en 8 uur op de batterijen werken. Tijdens het varen werkt ze op stroom. Om de paar dagen draait de wasmachine op een spaarprogramma. De vaatwasser gebruik ik dan niet.

De zonnepanelen leveren in ideale omstandigheden (theoretisch) 1,4 kWh per dag. Gezien de niet-ideale omstandigheden (panelen niet steeds optimaal georiënteerd, bewolking) schat ik de reële productie (tijdens de zomer) op 0,9 kWh. Onvoldoende dus om in alle energie-consumptie te voorzien. Zoals eerder vermeld is de koelkast de grootste energieverbruiker. Door deze te vervangen door een energiezuinig type (A+++, 180 liter, combinatie met diepvriezer) dat ongeveer 0,5 kWh per dag verbruikt, kan dus afgestapt worden van gas (en dus onaangename bijwarmte) voor de koelkast.

Alle gegevens op een rijtje geven het volgende beeld.

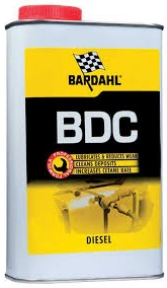
- Startbatterijen: 2 x 80 Ah standaard startbatterij (in serie)
  Alternator voor startbatterijen: standaard alternator 27 A, 24 V
- Servicebatterijen: 2 x 220 Ah Victron gelbatterij (in serie)
  Alternator voor servicebatterijen: Balmar
  70 A, 24 V
- Zonnepanelen: 2 x 190 Wp Atersa, max ca. 5 A en ca. 37 V (parallel)
- Batterijlader zonnepanelen: Victron Blue Solar Charger MPPT 75/15, gekoppeld aan servicebatterijen
- Batterijlader/omvormer: Phoenix Combi 24V/2000W/50A

Het financiële plaatje ziet er als volgt uit.

De aanschaf van de zonnepanelen, batterijlader, bekabeling kwam op ca. 700,- euro. De plaatsing deed ik zelf, dus hiervoor geen kosten aan te rekenen. Dit is geen klein bedrag, en als je de berekening zou maken kom je op een vrij hoge prijs per kWh. Maar, zoals eerder gezegd, het ging mij niet om een goedkope(re) oplossing, maar wél om in alle vrijheid te kunnen genieten, zonder dagelijks een generator te moeten laten draaien of een haven aan te moeten lopen voor walstroom.
En als ik dan toch in euro-termen wil denken: ik zou een omschakelaar kunnen plaatsen die, in de haven liggend, de walstroom afschakelt wanneer de zonnepanelen voldoende energie leveren. Maar zover ben ik nog niet.
Eerst de nieuwe koelkast!

Dieselbrandstof met beestjes

Wim De Graaf



In dieselbrandstof komt van nature een groot aantal bacteriesoorten voor. Deze zijn aanwezig vanaf het moment dat de brandstof de raffinaderij verlaat. De oorzaak hiervan ligt mede in de wettelijk verplichte toevoeging van 10% biobrandstoffen aan de gewone (fossiele) diesel: biodiesel is immers hygroscopisch, waardoor deze brandstof water opneemt. En hiermee beginnen de problemen: de bacteriën leven en floreren op de scheidingslijn tussen het water onderaan in de tank en de dieselbrandstof die zich erboven bevindt. Afgestorven bacteriën en het afval dat zij produceren bezinken in de tank als residu (sludge), wat filterproblemen met zich mee kan brengen. Vermits dit residu salpeterzuur bevat, kan het eveneens corrosie in het brandstofsysteem veroorzaken.
De preventieve maatregel is het voorkomen dat er zich water in de brandstof bevindt. IJtunnel 1 heeft 3 tanks, met in het totaal 1000 liter, die met elkaar in verbinding staan. De tanks hebben een ontluchting naar buiten die ik gedurende de winter afsluit met een plastic zak, zodat er geen vocht binnen kan komen. Ik vervang de rubberring van de dekvuldop ook wel eens door een nieuwe, en voor de winter wordt het geheel goed in de vaseline gezet zodat water geen kans heeft.
Ondanks deze maatregel kan er condensvorming in de brandstoftank (op de bovenwand) optreden doordat er zich (vochtige) lucht boven de brandstof bevindt. Wanneer dat water van de wand loskomt, zakt het naar de bodem omdat de densiteit ervan groter is dan die van de brandstof. De brandstoftanks tot bovenaan vullen voorkomt deels dit probleem.

Ondanks de preventieve maatregelen kan er nog steeds bacterievorming optreden, wat uiterst vervelend is. Maar er is goed nieuws: op de markt zijn er toevoegingen te vinden die de *plaag* kunnen voorkomen, zelf gebruik ik ACTICIDE CMG. Dit product werkt perfect en er zijn slechts enkele milliliters nodig voor vermenging met honderden liter diesel.

Diesel

Tot 2005 bevatte de uit aardolie gewonnen diesel veel zwavel die door de verbranding in de motor omgezet wordt in zwaveldioxide (SO_2), een schadelijke stof die bijdraagt tot de verzuring van de atmosfeer (zure regen). De aanwezigheid van zwavelverbindingen hield echter de bacterievorming tegen.

Biodiesel

Vanaf 2005 werd het zwavelgehalte in diesel drastisch verlaagd en werden de producenten verplicht een kleine hoeveelheid biodiesel te mengen met de klassieke diesel.
Biodiesel is een brandstof die qua eigenschappen grote overeenkomsten vertoont met gewone dieselbrandstof, maar gemaakt wordt uit producten zoals dierlijke vetten of plantaardige oliën zoals koolzaadolie, zonnebloemolie, palmolie of sojaolie.
Om een hoge brandstofkwaliteit te krijgen, zet men de olie om -via een chemische reactie met methanol- in methylester, zoals raapzaad-methylester (RME).
Doordat het verbrandingsproces hiervan weinig verschilt met dat van gewone diesel, kan biodiesel in gewone dieselmotoren gebruikt worden, mits geringe technische aanpassingen. Zonder technische aanpassingen kan biodiesel tot circa 10% worden bijgemengd met gewone diesel.

Tussen 2005 en 2012 bedroeg het verplichte biodieselgehalte 4,5%, In 2013 is dit verhoogd tot 5,25%. Vanaf dit jaar bedraagt het gehalte 10%. Dit relatief hoog aandeel veroorzaakt soms dat het rubber van de brandstofleidingen en -afdichtingen aangetast wordt.
Het is dus raadzaam om het brandstofsysteem na te kijken en van nieuwe slangen e.d. te voorzien indien het dateert van voor 2005: er werd toen immers geen rekening gehouden met het gebruik van biodiesel.

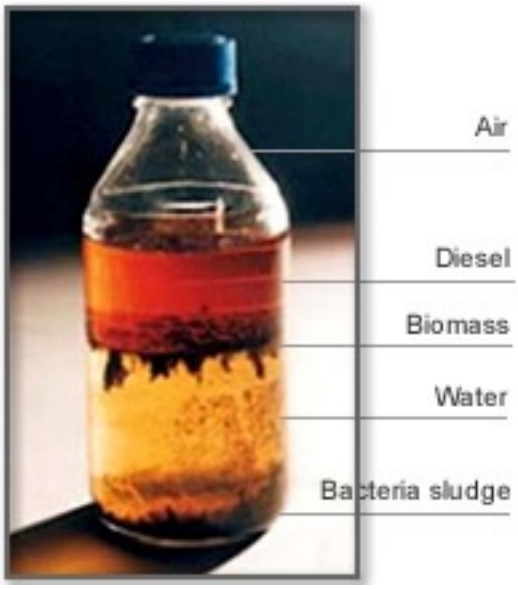
Milieuvoordeel

Het belangrijkste milieuvoordeel van biodiesel is dat plantaardige olie biologisch afbreekbaar is, niet giftig is en geen zwavel of aromaten bevat. Een ander voordeel is dat het gebruik van biodiesel CO_2-neutraal is: de hoeveelheid CO_2 die geproduceerd wordt door verbranding is immers eerder door de plantaardige bron uit de lucht gehaald tijdens het groeiproces.

Daarentegen zijn de benodigde chemicaliën voor de productie wel giftig. Bij verbranding komen veel minder zwaveldioxide (SO_2) en koolstofmonoxide (CO) vrij dan bij gewone brandstoffen, maar er komen wel meer stikstofoxiden (NO_x) vrij, die ook bijdragen aan de vorming van zure regen.

Tanken

Diesel tanken in een jachthaven met een kleine omzet is af te raden, aangezien de diesel veelal langdurig in de bunker blijft, met condensvorming en mogelijks bacteriegroei als gevolg. Deze onzuivere diesel komt vervolgens in jouw tank terecht, met alle gevolgen van dien.
Beter is om, in dat geval, diesel te tanken bij een autopomp aangezien die dagelijkse omzet heeft en de tank regelmatig wordt bijgevuld door tankwagens. Vaak is deze diesel nog goedkoper ook. Nadeel is natuurlijk het gesjouw met jerrycans! Gebruik bij het vullen vanuit een jerrycan een goede hevel en geen trechter, dit om morsen in de haven te voorkomen.



Ontmenging

Er komt ook nog een ander probleem om de hoek kijken na het vullen van de brandstoftank voor de winterstop. De toegevoegde biodiesel heeft een iets hogere densiteit dan de fossiele diesel. Bij langdurige opslag zakt het plantaardige gedeelte tot onder in de tank. Wanneer de dieselmotor na de winter voor het eerst wordt gestart, wordt voornamelijk plantaardige olie naar de motor gevoerd. Vermits het vlampunt en viscositeit van deze plantaardige oliën veel hoger liggen dan bij de fossiele diesel, is het mogelijk dat de dieselmotor na enkele seconden weer afslaat en daarna moeilijk opnieuw aan de praat te krijgen is. Aftappen en spoelen van tank, leidingen en brandstofpomp is dan de remedie. Het lijkt mij dus raadzaam om voor het starten na een lange winterstop te roeren in de tank alvorens te starten.

AAN DE REIS

Op de Franse toer

Gineke en Wim De Graaf

Maria en Luigi

Het is 15 mei 2008 en wij varen op het Canal latéral à l'Aisne, onderweg naar het Canal des Ardennes. Wij passeren de zwaaikom van Maizy, maar deze keer met zoveel meer rust dan een paar jaar geleden. Vakanties waarin wij toen als een briesend paard vol met goedkope Antwerpse rode diesel een rondje Brussel, Samber, Schelde voeren en via het Canal des Ardennes weer naar de Maas keerden. Maar vandaag besluiten wij om hier te overnachten. Wrijfhouten en autobanden worden van onder het achterdek gehaald en zo kunnen wij met wat kunst- en vliegwerk tegen de schuine betonnen kade afmeren. Na het afmeer-biertje gaan wij de wal op. Dan bekijken wij een kleine openbare wasplaats en schuin daar tegenover zie ik de bakker, dus dat betekent voor morgenochtend weer verse croissantjes bij het ontbijt. Ik had gelezen en vooraf gezien dat er op de heuveltop een kerkje staat dat in WOI en na de herbouw ook weer in WOII erg getroffen was door granaatvuur. Dus wij ernaar onderweg: we kiezen voor een smalle stijgende straat en zien een steiger waarop iemand de muur staat te stucen.

Aperitief

Als goed-geaarde toerist wens ik in mijn beste Frans de man een "Bonjour monsieur" toe. De man kijkt op en vraagt "Touristes?" En ik: "Oui!" "Hollande?" "Oui oui." De man legt zijn speciebord neer en als een gibbon slingert hij zich door het buizenwerk drie etages naar beneden en vraagt: "Apéritif?" En ik: "Non non" en hij: "Oui oui." Er komt een winnaar uit de strijd en zo komen Gineke en ik op een mooie binnenkoer terecht, waar wij met verbazing genieten op het zitje onder de vijgenboom en volgestopt worden met allerlei lekkers. Na het nuttigen van champagne en rode wijn krijgen wij een rondleiding, waarbij ik in de werkplaats een oude cassettespeler met bandjes van oa. Corrie Konings zie liggen.

Kolenmijn

Daar horen wij dat Luigi in de 60er jaren in de Wilhelmina-mijn heeft gewerkt. En hoe hun leven verder is verlopen, Maria heeft hier om de hoek ooit suikerriet gesneden en waste tot voor kort nog alles met de hand in het koude water van de wasplaats. Maar ze vertelt ook: "Ooit ben ik gevlucht uit Oost-Duitsland en kijk nergens meer van op." En zo wordt er steeds weer wat duidelijk en stijgt ook onze waardering en verbazing voor wat deze mensen hebben bevochten en opge-

knapt. Aan het plafond hangt een lange rij van zeker 10 gebruikte racefietsen, want waarom weggooien als er meer dan ruimte genoeg is, nietwaar? Dan is de spaghetti klaar, want Maria weet het wel als er weer een paar naar binnen zijn “gesleurd”, dan is dit zo het ritueel. De tuin is volledig ommuurd en tegen de heuvelrug liggen drie terrassen: één met bloemen, nog wat hoger één met groenten en op het hoogste staan voornamelijk fruitbomen. Natuurlijk komen de tomaten uit Italië en de druivenranken ook, want ja, “Daar is, wat eten betreft, alles beter”, en wij knikken gedwee. Sommige fleurige bloemenborders worden omringd met korenbloemen, dit vindt Maria één van de mooiste bloemen die er zijn.

Digestief

Na de heerlijke spaghetti aangevuld met een vers stokbrood komt er uit de cave, die onderdeel is van het eerste terras, een fles met eigen eau-de-vie van peren. In Frankrijk mag men immers door een reizende distilleerketel per jaar 5 liter sterke drank laten stoken van eigen fruit. Er komen kleine kopjes op tafel die een paar keer gevuld worden met koffie van de George Clooney club, die ik na een tijdje volgens mij ook zie lopen, want mijn glaasje eau-de-vie schijn ik maar niet leeg te krijgen. Ik vertel dat ik toch graag het kerkje wil zien voordat het donker wordt. Luigi zegt: “Weet je dat ik daar al een grafplaatsje heb gekocht?” Nee, dat weet ik niet. Hij vraagt: “Waar zou jij willen liggen?” Toevallig heb ik thuis, via Google-maps, de omgeving al verkend en weet ik dat er een nieuw grafveld is bijgemaakt. Ik antwoord: “Nou, daar onder de boom bij de linker bovenhoek, want ik dacht lekker hoog en droog met uitzicht…" Hij antwoordt: “Nee joh, direct naast de poort, dan weet ik tenminste wie mijn buren worden.”

Ruïne

Bij het afscheid nodigen wij hen uit om morgen met de boot een stuk te gaan varen, het kanaalpand is hier erg lang dus dat kan makkelijk. Na het bezoek aan de ruïne en de oude begraafplaats, waar de graven er verzorgd bijliggen, zakken wij de heuvel weer af richting boot. Dan glip ik voor sluitingstijd de bakkerij in en vraag of het nog mogelijk is om voor morgen 10 uur een perentaart te bestellen, “Ja dat kan”, en ik voldoe vooraf de rekening. De volgende ochtend loop ik, min of meer licht in het hoofd, naar de bakker en krijg de taart uit de koeling.

De taart is zeker voor 10 personen denk ik, want hij weegt als een dieplood. Later blijkt dat er een heel blik peren in verwerkt is. De lieve mensen komen naar de boot gelopen en hebben zich zo maritiem mogelijk aangekleed, echt leuk om te zien.

Alfa Romeo

Na een rondje boot maken wij los en bied ik Luigi aan om het roer over te nemen. We zijn nog geen paar honderd meter verder en hij vraagt na het zien van een vissende dorpsgenoot waar de toeter zit. “Nee Luigi, hier is het geen Italië joh.” Trouwens, de kerel is in zijn element en ik denk: “Je zou zo in zo’n Alfa Spider kunnen zitten met die blik.” Maria staat op het achterdek met Gineke te praten en zij zegt “Ich bin glücklich, ohne Wünsche“, en die kunnen wij in onze broekzak steken vinden wij nog steeds.

Fotoboekje

Thuis gekomen maken wij een fotoboekje voor hen en sluiten daar wat zakjes korenbloemenzaad bij in. Misschien wordt het wel weer tijd om eens te gaan kijken wie de poort bewaakt en om er een zakje korenbloemenzaad uit te strooien.

OM TE LEZEN

IJzeren mannen op houten schepen

Jan Rutten

Verhalen over de pleziervaart, oude schepen, schippersverhalen, historische scheepstypes, kerkscheepjes, rampen voor de kust en de schoonheid van de grote zeilvaart op de Nederlandse plassen en rivieren.

Sytse van der Molen, journalist en auteur, heeft vanaf zijn vroegste jeugd dierbare herinneringen aan de zeilvaart overgehouden. Zijn vader nam hem al heel jong mee op zeiltochtjes over de Friese wateren. 's Winters genoot hij van het oud-Nederlandse tafereel van besneeuwde tjalken voor de wal in het Nieuwe kanaal en in de stadsgrachten van Leeuwarden, zijn woonplaats. In de loop van dertig jaar heeft Sytse van der Molen talloze artikelen, studies, reportages en vraaggesprekken die betrekking hebben op de zeilvaart geproduceerd. Dit boek is een bonte verzameling daarvan.

Auteur: S.J. van der Molen
Uitgever: De Boer Maritiem, 1982
Prijs: 19,30 euro
www.waddenkiosk.nl

MILIEU

Vier het met een eco-ballon

Jan Rutten

Het ziet er feestelijk uit: een enorme wolk ballonnen die met sierlintjes en al worden opgelaten. Ze gaan enorm hoog, ze waaien weg en belanden te vaak in zee. De ballonnen lijken in het water echter zoveel op kwallen dat zeevogels die op jacht zijn naar kwalvlooien er in gaan pikken en zo onverteerbare stukjes ballon binnen krijgen.

De sierlinten verliezen in zee ook hun feestelijkheid, zeedieren raken er in verstrikt. Een ballonnenfeest op het land is dus niet veel anders dan een forse bijdrage aan het zwerfvuilprobleem in zee.

Sinds een paar jaar zijn er eco-ballonnen, mét FSC-keurmerk, verkrijgbaar. Die zijn biologisch afbreekbaar en vaak ook voorzien van linten van plantaardig materiaal. Als je kinderen, kleinkinderen of oudervereniging nog eens een ballonwedstrijd of feestje houden, geef ze dan deze tip!

SPREUK VAN DE MAAND

Aj niet braoden kunt, blief dan uut de keuken.

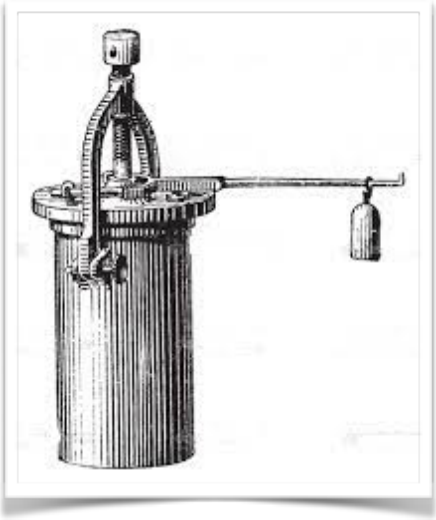
(Noord-Brabant, NL)

KOMBUISWERK

Brood bakken aan boord

Jan Rutten

Je moet het maar voorhebben: je ligt ergens voor anker, je geniet van de rust en het mooie uitzicht, het water, de zon en de wind. De honger komt op, je duikt de provisiekast in en merkt dat… het brood op is! Na verderzetten van de speurtocht kom je tot de vaststelling dat er ook geen toast of beschuit meer te vinden is. En het is zondag! Nergens een bakker of supermarkt open. Niet getreurd, je hebt meel aan boord en ook een zakje gedroogde gist. Hiermee kan je aan de slag om alsnog een lekkere boterham op het bord te krijgen.



Onderstaand recept heb ik met succes al tientallen malen gebruikt, zwalpend op de middellandse zee, ver van alle winkels vandaan. Ik gebruikte het zelfgebakken brood als ruilmiddel voor verse vis, door de lokale vissers gevangen. In tijden van zoetwaterschaarste aan boord, gebruikte ik 3/4 zeewater en 1/4 zoet water. Uiteraard dien je dan geen extra zout meer toe te voegen.
Zowel een gewone kookpot met dikke bodem als een snelkookpan deden dienst. De laatste geeft het beste resultaat. Uiteraard is het bereiden van het deeg een redelijk arbeidsintensieve bezigheid, maar het is toch vakantie, niet?

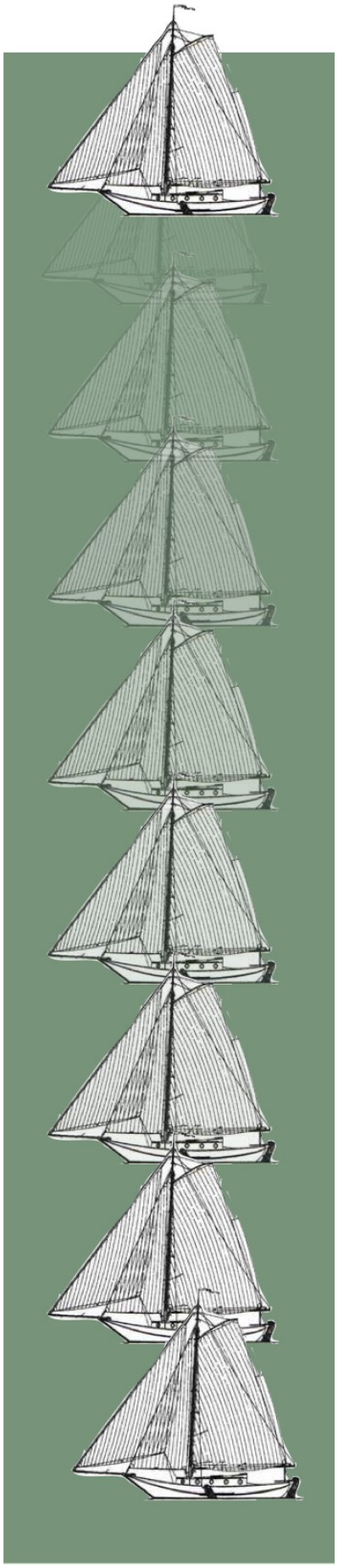
Benodigdheden

500 gram bloem (geen zelfrijzende)
3,5 dl water (zoet water + 4 theelepels zout, of 2,7 dl zeewater + 0,8 l zoet water)
1 theelepel suiker
1 zakje droge gist
Snelkookpan, binnenzijde ingevet en bebloemd.

Bereiding

Gist en suiker oplossen in een klein beetje lauw zoet water, 5 minuten laten rusten (tot het mengsel schuimt).
De bloem in een flinke schaal doen en de opgeloste gist eroverheen gieten.
Omroeren met een houten lepel, de handen met bloem inwrijven en het mengsel in de kom goed mengen.
Het aanrecht, een grote snijplank of een ander schoongemaakt oppervlak met bloem bestrooien en het deeg minstens een kwartier lang kneden. Handen en kneedvlak voortdurend met bloem bestrooien om kleven tegen te gaan.

Laat het deeg een uur lang in de kom onder een schone doek rijzen.
Daarna het deeg opnieuw 5 minuten kneden en in de ingevette en bebloemde snelkookpan overbrengen. Laat het deeg nu nog een uur narijzen onder een schone doek.
Haal het doek eraf en doe het deksel op de pan, zonder drukventiel. Zet de pan op het vuur en verwarm gedurende 15 minuten op matige hitte, daarna 30 minuten mét drukventiel op de laagste stand. In principe is je brood nu klaar, mét bruin korstje rondom (bovenop iets minder).
Controleer, na het openen van de pan, of het brood gaar is door er een priem in te prikken: hieraan mag dan geen deeg kleven. Indien niet gaar, nog 10 minuten met deksel, zonder drukventiel, op een laag vuurtje nabakken.
Haal het brood uit de pan en laat afkoelen!
Intussen is het avond geworden en kan je genieten van je noeste arbeid.



OESCHAERTIAANTJE 31

Varen december 1976

Op gebied van Economie met grote E ben ik zeker niet zo'n groot licht. Nou ja, het is misschien wel beter dat men een ander genie als Minister van Financiën heeft genomen. Hoewel… Er ligt reeds geruime tijd iets op mijn lever.
Het is mij namelijk nog steeds onduidelijk waarom de watersport, en meer bepaald de 'pleziervaart', zo zwaar wordt belast. Al bij al worden onze bootjes met 25 % geballast. Dat maakt éénvierde van zo'n drijfding uit. Begin je nu te beseffen waarom onze vrienden de Hollanders, die wel iets van zaken doen afweten, een lager tarief toepassen. En waarom hun werven minder moeilijkheden hebben dan de onze die met veel moeite hun mensen kunnen aan het werk houden.
Als je een jacht(je) koopt, zorg je ervoor dat een heel deel mensen werk hebben. Of dacht je soms dat jachten en accessoires aan de bomen groeien? En ik denk dat dat ergens nog levensbelangrijk is voor de economie. Maar ik steiger wel een beetje bij de gedachte dat ik om onze mensen werk te geven nog eens 6 % meer moet uitgeven dan in de buurlanden.
En dat alles terwijl wij, pleziervaarders, onze zuurgespaarde centjes in eigen land en aan eigen mensen besteden. Want er zijn weinig booteigenaren die in de vakantie ook nog eens drie à vier weken gaan liggen bakken aan de Zure Kust, en daarbij hun centjes in den vreemde met gulle hand rondstrooien. En die andere toeristen betalen echt geen cent BTW voor hun reis.
Wij, de goeie dus, blijven rustig hier rondzwalpen, kopen nieuwe onderdeeltjes, betalen onze aardappelen duur in onze winkels, maken er al eens een feest van en veroorloven ons dan een zakje friet, we inviteren de Hollanders en de Duitsers en de Engelsen om hier ook wat rond te zwadderen en we helpen zo op onze bescheiden (!) manier onze toeristische industrie. Of betalen we niet genoeg lid-, ligen overnachtingsgelden. Niemand heeft tot nu toe aangeboden de verzekering voor den Oeschaert te betalen. En mijn verfleverancier begint al in zijn pollen te wrijven als hij nog maar denkt dat ik onderweg ben naar zijn winkel…
Maar goed, de pleziervaarders staan nu eenmaal bekend als kapitalisten.
En ik heb mijn kandidatuur voor de verkiezingen in oktober als minister van financiën maar ingetrokken want, naar ik verneem, zijn de oktoberverkiezingen (nee, niet de –feesten) niet de juiste voor dat baantje…

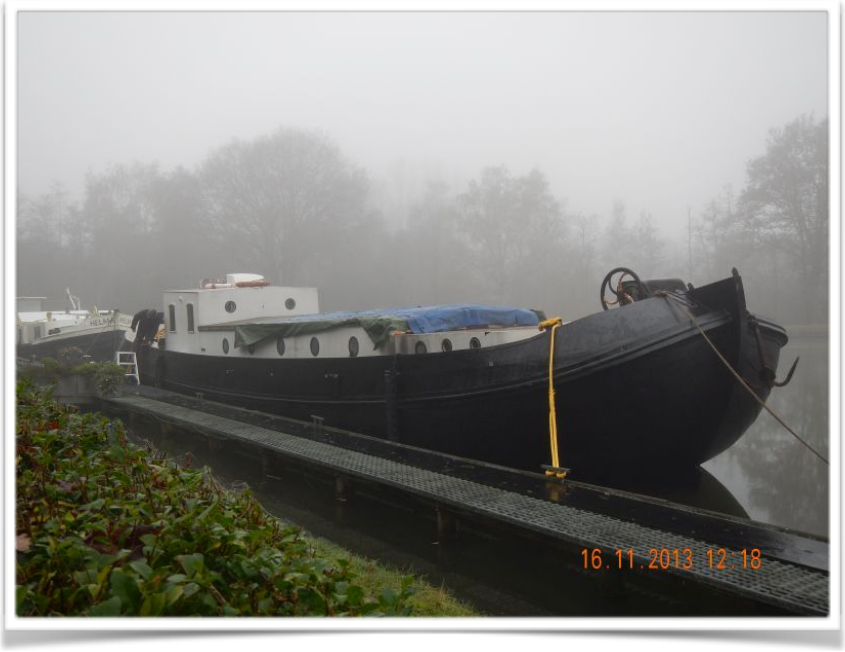
Met dank aan Fernand Van den Keybus

NIEUWE LEDEN

Benoni

Type:	Klipperaak
Werf:	Van Kerckhoven, Merelbeke
Bouwjaar:	1916
Gebruik:	Vrachtvaart
Afmetingen:	29,99 m x 4,86 m x 1,00 m
Motor:	3-cilinder GM Detroit Diesel, type 71, 80 pk, 1943
Materiaal:	Staal

Festina Lente



Type:	Groningse Paviljoentjalk
Werf:	Onbekend
Bouwjaar:	1895
Gebruik:	Recreatie
Afmetingen:	20,0 m x 3,8 m x 1,0 m
Motor:	6-cilinder DAF 575, 100 pk van 1960
Materiaal:	IJzer

Colofon

Bestuur
- Dirk Ramakers, Voorzitter
  Wodan
  tel 0(032)478 38 38 45
- Lieve Verheyden, Secretaris
  Lemsteraak Jonge Sinjoor
  tel 0(032)495 32 21 53
- Luc Honsia, Penningmeester
  Boeierschuit Ziet Op U Zelve
  tel 0(032)495 52 50 72
- Broos Colman, Bestuurder
  Touwenboot Brabo III
  tel 0(032) 476 52 22 64
- Jan Aerts, Bestuurder
  Tjalk Maria-Magdalena
- Johan Van Achte, Bestuurder
  Motorjacht Alea Jacta

Redactie
- Jan Rutten, Redacteur
  Pakschuit Amande

E-mail
info@historisch-vaartuig.be

Website
historisch-vaartuig.be

Facebook
Historisch Vaartuig

Juvan

Type:	Motorboot
Werf:	Onbekend, Duitsland
Bouwjaar:	1955
Gebruik:	Recreatie
Afmetingen:	19,75 m x 3,80 m x 1,40 m
Motor:	6-cilinder DAF 615 met 100 pk van 1970
Materiaal:	Staal