



**Vlaamse vereniging
tot behoud**
van
historische vaartuigen vzw

www.historisch-vaartuig.be

Nieuwsbrief 69, april 2015

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

Agenda 2015

- Havenfeesten Blankenberge
14 t/m 17 mei
Haven Blankenberge
- Oostende voor Anker
28 t/m 31 mei
Haven Oostende
- 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
- Weekend op de Helling
13 en 14 september
CNR-loods Tolerant
Rupelmonde
- Scheldefeesten Baasrode
18 t/m 20 september
Baasrode
- Water-rAnt
25 t/m 27 september

Dag allemaal,

De jongste tijd ben ik heel wat nieuwe gezichten tegen gekomen. Het was de tijd van het jaar dat heel wat V.Z.W.'s uit de maritieme erfgoedsector hun algemene vergadering organiseerden. Op deze bijeenkomsten zag ik telkens veel mensen die met heel veel goesting uitkeken naar het nieuwe vaarseizoen. Blij mensen bij wie het kriebelt om de geoliede scheepsmotor te starten of de gestreken zeilen te hijsen.

Op onze algemene vergadering was er één enthousiasteling die iedere keer de glimlach op de aanwezige gezichten krijgt, als hij zichzelf voorstelt. Broos Colman of de CEO van de rederij 'Brabo 3'. Hij is de GVR van VVBHV, de voormalige monumentenwachter, rode wijnkenner, levensgenieter, organisator van de stand 'maritiem erfgoed' op BBS in Gent. Deze schipper naast Cynthia zal het voortaan rustiger aan doen. Hij geeft zijn takenpakket in het bestuur van VVBHV door aan de jeugd. Hij heeft dat goed gedaan. Betekent dit dat we Broos niet meer gaan zien? Bijlange niet! Broos heeft beloofd dat hij op de komende evenementen met zijn rode Brabo 3 heel aanwezig zal zijn. Dat kan voor rondvaarten of assistentie zijn. Voor dat laatste is hij steeds in de weer op de jaarlijkse 'Oostende voor Anker'. Met zijn rode touwenboot begeleidt hij menig schip naar de kant. Hij verwacht jullie!

Wij zullen er ook zijn, want 'Oostende voor Anker' is één van de topevenementen op het vlak van maritiem (erf)goed. De volledige titel is 'Oostende voor Anker – Rescue at sea'. Dit jaar gaat er extra aandacht naar reddingsoperaties op zee. Daarnaast zijn er de vertrouwde ingrediënten: demonstraties, optredens, animatie en heel veel blijde bemanningen naast en op hun schepen. Hou het laatste weekend van mei zeker vrij.

Ik heb nog goed nieuws. Op alle bezochte algemene vergaderingen kregen de bestuurders en penningmeesters ook dit jaar kwijting van hun leden. Proficiat voor het puike werk!

Johan

Legende

CEO: Chief Executive Officer (ook PDG genoemd)

GVR: Grote Vriendelijke Reus (naar het boek van Roald Dahl)

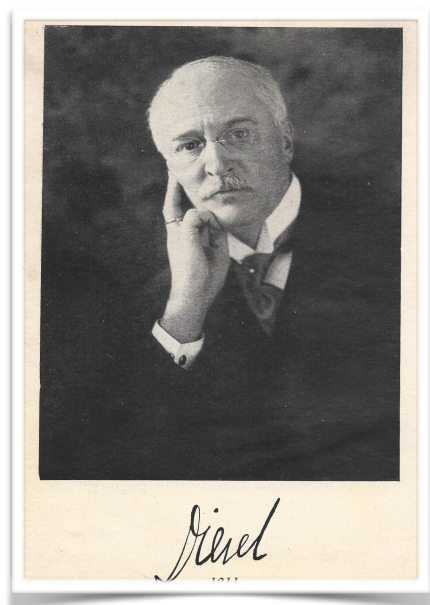
BBS: Belgian Boat Show



OM TE WETEN

Rudolf Diesel, uitvinder, denker en wereldreiziger

Jean Westerlinck



Rudolf Diesel

Tijdens de recentste Algemene Vergadering in Gent kregen wij een zeer uitgebreide bundel informatie overhandigd over de dieselmotor en Rudolf Diesel, de uitvinder ervan.

Deze informatie werd met veel toewijding verzameld en genoteerd door een voormalig werknemer van de scheepsmotorenfabriek ABC (Gent), meestergast/werkplaatsverantwoordelijke Jean Westerlinck. De toenmalige eigenaars van deze fabriek, de gebroeders Carels, sloten reeds in een prille fase een contract af met Rudolf Diesel om dit type motoren te ontwikkelen en te bouwen.

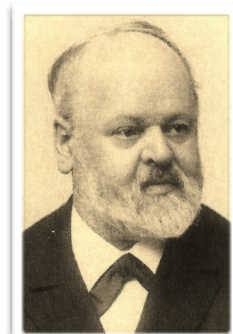
In Nieuwsbrief 53 (februari 2012) verscheen reeds een artikel over Rudolf Diesel (van W. De Graaf) met interessante informatie over deze wereldberoemde bedenker van de dieselmotor.

Onderstaand artikel (in meerdere afleveringen) mag een mooie aanvulling zijn.

Rudolfs ouders, Parijs, 1858 - 1870

Ten gevolge van de Maartrevolutie in 1848 en de vele rellen rond de eenmaking van Duitsland kwam er een migratie op gang naar betere oorden. Een deel van de familie Diesel week uit naar Amerika, maar Theodore Diesel en zijn broer, jongens van hooguit 20 jaar uit de omgeving van Augsburg, trokken weg om hun werkmanschap te gelde te maken. Van hun ouders en grootouders hadden ze immers de boekbindkunst geleerd en Theodore was tevens handig in lederbewerking.

Na vele omzwervingen vond Theodore in 1851 een vaste stek in Parijs als lederbewerker van saffiano-lederwaren of maroquinerie, zijn broer kon niet aarden in Parijs en keerde naar Augsburg terug.



Theodore Diesel
° Augsburg 12-06-1830
+ München 8-12-1901

Rond die tijd verliet ook Elise Strobel, een mooie en begaafde jonge dame, haar geboortestreek rond Nürnberg met bestemming Londen. Zij verbleef aldaar als gouvernante en gezelschapsdame bij een rijke oude dame. Zij had de kans rond te reizen en de bezienswaardigheden, musea, theaters van wat toen 's wereld grootste stad was te ervaren. Zij kwam terug naar Nürnberg voor het afhandelen van de erfenis van haar ouder, haar vader was namelijk een gegoede handelaar en had er een galerij en handelshuis. Later is zij samen met een jongere zus vertrokken om zich in Parijs te vestigen, waar zij taalles En-



Elise Strobel
° Nürnberg 27-02-1928
+ München 25-03-1897

gels en Frans gaf om aan de kost te komen. In het gezelschapshuis hotel Teutonia, waar veel Duitsers kwamen, ontmoette zij Theodore. Zij huwden te Londen in 1855 en hadden drie kinderen: Louise (1856), Rudolf (1858) en Emma (1859).

Vader Theodore had zijn woning-werkplaats op het gelijkvloers van een typisch gebouw met binnenkoer waarop alle ateliers uitgaven. De woonruimte was beperkt wegens de ateliers en nodige stockruimte voor de vellen. De kinderen liepen allen school en spraken behoorlijk Frans, thuis werd echter Duits gesproken.

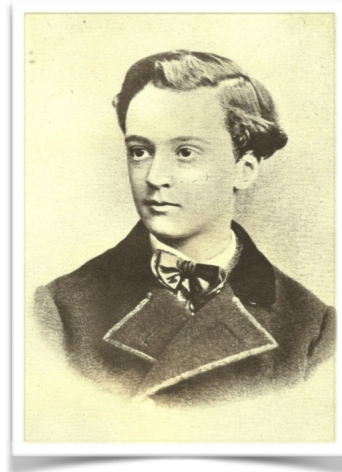
In het familiebedrijf ingeschakeld als tienjarige bracht Rudolf de geproduceerde lederwaren van het kleine bedrijf meermaals per week met een handkarretje naar de afnemers. Om 6 uur soms was hij al op gang, daarbij straatkeeders, vuilnisophalers en waterspuiters trotserend. Hij vertrok zo vroeg om op de terugweg stiekem door een dienstingang binnen glippen in het Musée des Arts et Métiers (Museum van Kunsten en Beroepen). Daar stonden, in de ogen van de tienjarige, de enorme tuigen en machines van de Franse uitvinders waardoor Rudolf zo werd gefascineerd: de slinger van Foucault, de stoommachines, de locomotieven en Cugnots stoomwagen. Want voor hem stond het reeds vast, hij wilde kost wat kost ingenieur worden.



*De stoomwagen van
Nicolas CUGNOT
Musée des Arts et Métiers
te Parijs*

Rudolf, Londen, 1870

Alhoewel Rudolf perfect Frans sprak, had hij toch een Duits accent. Hierom werd hij buiten de school soms door medeleerlingen gepest, maar in de klas was hij onklopbaar in wiskunde en in de wetenschappelijke vakken. Op het einde van het lager onderwijs, zomer 1870, werd Rudolf dan ook door zijn leraren voorgedragen als primus. Daarvoor kreeg hij een bronzen medaille van de Société pour l'Instruction Élémentaire met de vermelding: "A Mr. R. Diésel 1870". Begin augustus 1870 nam de oorlogsdreiging tussen Frankrijk en Duitsland toe, een vervolg op de revolutie van 1848 en de expansiedrang van Pruisen.



Rudolf, 12 jaar oud (1870)

Alle Duitsers van afkomst en Duits-taligen moesten Frankrijk verlaten. Zo ook de Diesels. Terug naar Duitsland kon niet meer, de Pruisen

belegerden de grens en trokken op naar Parijs. Druk briefverkeer met Londen werd gevoerd, de moeder had een tijdlang in Londen verbleven, en met Theodores broer te Augsburg werd druk overlegd.

Veel keuze was er niet, het werd Londen.

Op 1 september viel de stad Sedan en Napoleon III werd gevangen genomen. De Diesels verlieten Parijs op 6 september met hebben en houden, namen een overvolle vluchtelingentrein naar Rouen en van daar naar Dieppe. Daar scheepten zij 's nachts in op een volle stoomboot richting New Haven en op 8 september kwamen zij met de trein laat aan in station London Bridge.

In grote onzekerheid zwalpte de familie Diesel van de ene slaapplaats naar de andere, van het ene klusje naar het andere, met weinig eten en geen geld. Rudolf werd naar een Engelse school gestuurd, maar verbleef meer in het British Museum en het South Kensington Museum of stond op de London Bridge het reilen en zeilen op de machtige Theems te aanschouwen. Echt fascinerend



vond hij dat. Hier kon men hem minder in het oog houden dan in Parijs, want structuur ontbrak er. De familie in Augsburg maakte zich zorgen over het lot van de Diesels en de toekomst van Rudolf. Rudolf wilde immers studeren en ingenieur worden. Daarom drongen zij er bij Theodore op aan om naar Beieren terug te keren of om toch op zijn minst Rudolf in de heimat te laten studeren. Na veel wikken en wegen werd beslist Rudolf naar Augsburg te zenden. Zonder aarzelen diende de familie van Prof. Barnickel zich als pleeggezin aan, de vrouw van de professor was namelijk een nicht van Theodore. Op 31 september vertrok Rudolf met nog andere Duitse vluchtelingen naar het thuisland. De twaalfjarige had de nodige documenten, vrijgeleiden en wat geld op zak. Zijn vader had een bord gemaakt om rond zijn

nek te hangen, met de te volgen reisweg en bestemming. Met de trein van Londen naar Harwich, met de boot over de Noordzee naar Rotterdam. Bijna dag op dag, 43 jaar later zal hier op de Noordzee het noodlot toeslaan en Rudolf zal verdrinken. Van Rotterdam gaat de reis per trein naar Emmerich, Keulen, Frankfurt, Würzburg en Augsburg. Na talloze onderbrekingen, wachten, slapen in stations en veel ontberingen, komt hij op 10 november om 7 uur 's morgens aan te Augsburg.

Wordt vervolgd



OM TE LEZEN

VAREN en fietsen langs de Frontlijnroute

Een passie hebben is fijn, twee passies hebben is nog fijner, drie passies...



Eric Dewilde combineert in de unieke vaar- en reisgids **VAREN en fietsen langs de Frontlijnroute** drie thema's: varen, fietsen en geschiedenis. Jarenlang voer hij op de Europese binnenwateren, de omgeving van de ankerstekken verkennend met de fiets.

Zo ook in het boeiende vaargebied van de Westhoek en de Noord-Franse kanalen. Het is er rustig varen want weinig beroepsvaart. Bovendien verdient dit gebied (terecht) veel belangstelling vanwege de hevige strijd die er gevoerd werd gedurende de Grote Oorlog en waarvan er talloze historische overblijfselen te vinden zijn. De auteur voegde de ervaringen van meerdere vaartochten in dit gebied samen met het resultaat van veel onderzoekswerk over de streek en haar geschiedenis.

De gids stelt meerdere routes voor, die je, afhankelijk van je beschikbare tijd, in enkele weken tot enkele maanden kan afleggen. Je komt op bekende, maar ook onbekende locaties (zelfs op plaatsen waar je niet verondersteld wordt te komen).

Elk traject wordt duidelijk beschreven met vaargegevens, vaarroute, afmeermogelijkheden en bezienswaardigheden. Alles opgefrist met kaderstukjes over de geschiedenis en foto's. Na het afvaren van de frontlijn, of stukjes ervan krijg je een beter inzicht hoe die verschrikkelijke oorlog er 100 jaar geleden uitzag.

Voor wie die kant op gaat, of nog moet beslissen: een aan te raden gids om aan boord te hebben.

Als smaakmaker mogen we van de auteur een hoofdstuk overnemen: Dunkerque en Canal de Bergues, een stukje over Duinkerken en omgeving.

VAREN en fietsen langs de Frontlijnroute

Eric Dewilde

Uitgeverij Mens & Cultuur Uitgevers

ISBN 978-90-77135-42-6

Prijs € 22,00



AAN DE REIS

Dunkerque en Canal de Bergues

Eric Dewilde

GEGEVENS

Haven van Dunkerque

Om vanuit het binnenland de jachthavens te bereiken moet je het Canal de l'Île Jeanty indraaien. • Écluse de Darse 1 (VHF 22) geeft verbinding met Darse 1 en Bassin de Commerce.

Écluse Trystram (VHF 73) geeft verbinding met Port du Grand Large en Yachting Mer du Nord.

Canal de Bergues

Bevaarbare lengte: 8 km

Aantal sluizen: geen

Laagste vaste brug: 3,7 m

Max. diepgang: 2,2 m

Max. snelheid: 10 km/u

AFMEREN



Port du Grand Large

Dunkerque (Duinkerke)

Dunkerque is de 3^{de} belangrijkste zeehaven van Frankrijk en beschikt over een groot aantal jachthavens. De bekendste zijn:

Getijwater

- *Port du Grand Large*: Hier lig je het dichtst bij zee. Er is een goed clubrestaurant, douches en gratis wifi. Van hieruit kan je langs de zeedijk makkelijk naar de forten van Zuydcoote en Leffrinckoucke fietsen.

- *Yachting Mer du Nord*: Je ligt hier wat meer beschermt en vanuit deze haven is het niet zo ver lopen naar de stad. Sanitair met wasmachine en droogkast. Wifi werkt goed, maar is betalend.

Binnenwater

- *Port du Bassin du Commerce*: je ligt midden in de stad, vlak bij het scheepvaartmuseum en een keuze aan gezellige restaurantjes.
- Boven de sluis van *Jeu de Mail* (canal de Bourbourg) is een gratis ponton voor een tweetal jachtjes.

Liggeld: ± 2 €/lm, hoe dichterbij zee hoe duurder.

Bergues (St Winoksbergen)

Halte nautique aan de remparts (Rue de la Quai). Gratis. Aansluiting voor water en electra. **BEZIENSWAARDIG**



*Canal de la Colme in Bergues
Postkaart uit 1915*

Bergues

Een zeer mooi Frans-Vlaams stadje met omwallingen uit de tijd van Vauban. De remparts werden deels gedeclasseerd in 1888 en in 1941. Een wandeling over de remparts en de resten van de abdij van St Winoks duurt ongeveer 2 uur en kunnen we iedereen aanraden.

Bergues is in 2008 bekend geworden door de opnames van de film "Bienvenue chez les Ch'tis". Hoewel strikt genomen de inwoners van Bergues geen Ch'tis (Picardiërs) zijn maar 'Flamands' is men toch bijzonder trots op de film.

In WO1 heeft Bergues net als Dunkerque, te lijden gehad onder beschietingen met de lange-afstandskanonnen (Lange Max) van

Koekelare en Klerken.

De Colme, het kanaal tussen Veurne, Bergues en de Aa is buiten gebruik gesteld. In de oude haven en aan de kaaien is geen enkele activiteit meer te bespeuren. Heen en terug varen kan enkel over het kanaal Bergues-Dunkerque.

Forten van Séré de Rivières

Halverwege tussen de Franse grens en Duinkerke ligt aan SB het kanaal van Valdunes/Ascometal. Op het eind van dit kanaal ligt het fort van Leffrinckoucke. Jammer genoeg kan je nergens afmeren. Wil je het fort bezoeken dan is het best om te fietsen vanuit Duinkerke. Fort des Dunes is het eerste fort van het systeem Séré de Rivières dat je te zien krijgt. Het is een naam die we op onze tocht nog veel zullen horen.

In mei 1871 verliest Frankrijk de oorlog tegen de Pruisen. In ruil voor vrede moet Frankrijk de gebieden afstaan die in 1681 geannexeerd waren door Louis XIV. En de schrik zat er in, niet ten onrechte, dat de Pruisen meer wilden inpalmen. Daarom wordt aan Raymond Séré de Rivières gevraagd een fortengordel te bouwen aan de grens met het nieuwe Duitsland. Het verdedigingssysteem dat zijn naam draagt wordt goedgekeurd in 1874.

De bouw van Fort des Dunes start in 1878. De ligging kan eigenaardig overkomen, in een noord-westelijke uithoek van Frankrijk, ver van de Duitse grens, maar we mogen niet vergeten dat Duinkerke de 3^e belangrijkste haven van Frankrijk is. Het fort moest zowel de haven, de spoorweg als het kanaal beschermen.

Fiets- en wandelroute

Vanuit Port du Grand Large fiets je makkelijk over de zeedijk naar Leffrinckoucke. Waar de dijkweg stopt wandel je nog een km over het strand naar de bunkers van Zuydcoote. Achter die bunkers uit WO2 liggen de resten van een artilleriebatterij uit WO1.

Vanuit de batterij vertrekt een wandelpad (pad 33) naar Fort des Dunes. Het is 1 km wandelen door de duinen, maar de wegwijzers zijn niet altijd even makkelijk te vinden. Raak je de weg kwijt, ga dan



*Resten van de Atlantikwall op
het strand van Zuydcoote*

op een hoge duin staan en oriënteer je op de paddenstoelvormige watertoren die dicht bij het fort staat. De spoorweg moet je oversteken langs een voetgangerssas.

Fort des Dunes

Voor schippers die niet tot Verdun willen varen is het bezoek aan het fort van Leffrinckoucke een buitenkansje. Dicht bij de deur vind je hier immers een complex van 5 ha gebouwd volgens de originele ideeën van Séré de Rivières.

Leffrickoucke: Fort des Dunes en watertoren



Het fort bestaat uit baksteenmetselwerk ingegraven in een duin van 27 m hoog, en bedekt met 6 m zand. Het fort was bewapend met 25 kanonnen, en bood plaats aan 450 man. Het was de commandopost voor een serie kustbatterijen die de haven moesten bewaken. Door zijn ligging ver achter het front heeft het in de

Eerste Wereldoorlog geen noemenswaardige rol gespeeld. Het werd vooral gebruikt als munitieopslagplaats.

In juni 1940, gedurende 'Operatie Dynamo', speelde het fort wél een belangrijke rol. Meer dan 200.000 Britten en 100.000 Franse soldaten die op de vlucht waren voor het Duitse leger werden van hieruit met 900 schepen naar Engeland gebracht. Het fort werd twee keer aangevallen met Stuka's en liep daarbij ernstige schade op. Bij het bombardement stierven 200 soldaten.

Gedurende de Tweede Wereldoorlog namen de Duitsers het fort weer in gebruik, en integreerden het in hun Atlantikwall. Op het strand en in de duinen liggen nog veel resten van Duitse artilleriebunkers uit die periode.

Coördinaten

Fort des Dunes, Rue du 2 juin 1940, Leffrinckoucke.

email: direction-culture@ville-leffrinckoucke.fr

Open van 1 juli tot 28 september. Inkom 3€.

Batterij van Zuydcoote



Batterij van Zuydcoote

De geschiedenis van de batterij gaat terug tot 1778. In de onafhankelijkheidsoorlog van de Verenigde Staten koos Frankrijk de zijde van de opstandelingen. Na de onafhankelijkheidsverklaring verwachtte Frankrijk revancheacties van de Engelsen en bouwde daarom versterkingen langs de kust.

In 1878 werd het primitieve fort verbouwd volgens de richtlijnen van Séré de Rivières, en uitgerust met vier 95 mm en vier 190 mm kanonnen.

In het begin van WO2, op 2 juni 1940, werd de batterij zwaar gebombardeerd door Stuka's, wat niet wegnam dat ze de volgende dag nog altijd de Duitsers onder vuur kon nemen. Na twee dagen strijd

werd de batterij ingenomen door de Duitse Marineartillerieabteilung. In de jaren die volgden werd ze ingeschakeld in de 'Atlantikwall'. De batterij en de bunkers zijn vrij toegankelijk. Ze zijn vooral populair bij UrbEx en graffiti-spuiters.



MILIEU

Vetgesmeerde schroefas

Jan Rutten

Schepen die varen met een Rijncertificaat mogen vanaf januari 2015 niet meer varen met schroefassen waarbij smeermiddelen in het water zouden kunnen komen. Met dit voorschrift wordt de vervuiling van het vaarwater tegen gegaan. We mogen veronderstellen dat deze beperking in de toekomst ook zal gelden voor andere vaargebieden alsook voor de pleziervaart. Het vervangen van de gland of schroefaskoker met een watergesmeerd of ander systeem is echter een kostbare zaak.



Daarom is in een werkgroep van de Centrale Rijnvaart Commissie CCR overeenstemming bereikt over een aanvaardbaar alternatief door gebruik te maken van milieuvriendelijke smeermiddelen. De nog veel in gebruik zijnde vetgesmeerde schroefassen hoeven dan dus niet vervangen te worden. Hoewel deze regels (nog) niet voor de meeste pleziervaartuigen gelden, is het wellicht wel een goed idee om zelf ook eens te kijken of je kan overstappen op [milieuvriendelijke smeermiddelen](#) als je een vetgesmeerde schroefas hebt.



SPREUK VAN DE MAAND

*In nood leer ie oe vrinden kennen,
biej een borrel alleman.*

(Uit Noord-Brabant, NL)



BORREL VAN DE MAAND

Velen hebben liefst een koud biertje na het varen, maar er zijn talloze alternatieven die je bijna zo makkelijk kan serveren als het ontstoppen van een pijpje pils of het opentrekken van een blikje bier.

Het verleden leert ons dat zeevarenden reeds eeuwenlang een goede smaak hebben. Om een historische traditie in ere te houden, nu in elke nieuwsbrief een recept. Sommige drankjes komen het beste tot hun recht door ze te mixen, te shaken, te roeren, eventueel met blokjes ijs te mixen en ze daarna te zeven. Maar op een schip moet je kunnen improviseren.

Helmsman ofte roerganger

Jan Rutten

Warm is het buiten nog niet, dus de roerganger zal wel een opwarmertje kunnen gebruiken na het aanmeren.

Meng onderstaande ingrediënten en dien heet op.

1 borrelglas whisky
1/2 borrelglas abrikozen- of sinaasappellikeur
1 borrelglas sterke hete koffie
suiker naar believen
schijfje sinaasappel, facultatief





KOMBUISWERK

Appel-wortelsoep

Jan Rutten



De lente is op komst, maar de frisse winterse dagen laten zich af en toe nog gelden. Tijd dus om nog snel een winterse soep te maken.

Ingrediënten voor 4 personen

1 kg winterwortelen
1 grote ui
1 grote appel (goudrenet)
1,5 l groentebouillon of 1,5 l water en 3-4 bouillonblokjes
twee eetlepels olijfolie
3 el fijngesneden peterselie

Bereidingswijze

Schil de winterwortelen en de uien en snijd in kleine blokjes, houd apart.

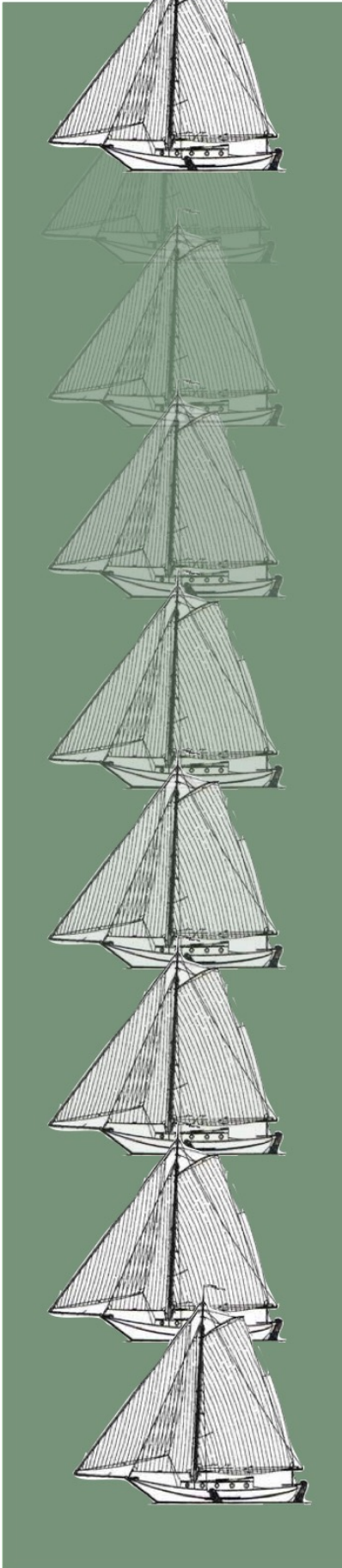
Doe de olie in de pan en fruit hierin de uisnippers.

Wanneer de ui goudgeel is, voeg je de wortel toe.

Roerbak alles gedurende ongeveer 5 min.

Voeg 1,5 liter heet water en de bouillonblokjes toe en breng het geheel aan de kook.

Schil ondertussen de appel en verwijder het klokhuis. Snijd de appel in kleine stukjes en voeg deze ook aan de kokende massa toe. Laat het geheel nu ongeveer 15 min doorkoken. Haal daarna de pan van het vuur en pureer het geheel tot een dikke egale soep. Afkruiden met peper en zout. Garneren met peterselie en serveren met (zelfgebakken) bruin brood.



OESCHAERTIAANTJE

31A

Varen, januari 1977

Eigenaardig genoeg heeft jachting de eigenlijke doorbraak van het zeilen bewerkt, echter niet in koopvaardijmiddens maar alleen voor de watersport. In de handelsvaart heeft men de rationalisering van het zeilen in de laatste decennia niet meegevolgd.

Gedurende eeuwen moest men zich beperken tot het voor-de-wind zeilen (ruimschoots dus, en ook nog wel met halve wind).

Het was namelijk, praktisch gesproken, bijna onmogelijk in vroegere tijden werkelijk aan-de-wind te zeilen.

Kent ge die mop van... ja, goed, volgende keer dan*.

De zeilsport en de ontwikkeling van de kennis der elementen water en lucht brachten het zover dat aan-de-wind (en dus tegen de wind in) kon gezeild worden en in bepaalde gevallen zelfs sneller dan de wind. Indien men deze principes vroeger had ontwikkeld zou het wereldbeeld ons staatkundig wellicht anders toelachen.

Zo was er die grap van...o, die kent ge ook al. Ja goed, volgende keer dan*.

Door het feit dat schepen destijds niet aan-de-wind konden zeilen, was een vloot soms maanden verplicht in een bepaalde haven te blijven en lijdzaam toe te zien hoe de tegenstander lekker zijn hartje kon ophalen met plunderen, verkrachten (scheppend werk) en vernielen. Het aan-de-wind zeilen heeft voor onze jachten een enorm belang want ongeveer 55 % van de gezeilde tijd wordt daarmee zoek gebracht, terwijl ongeveer 20 % aan ruimschoots en 25 % aan voor-de-wind zeilen wordt besteed. Denk maar even aan de gezeilde (ik moet die Hollandse mop, een beetje schuin, nog vertellen.

Interesseert u niet: goed, kom nu niet meer zaniken over plezante verhaaltjes en zo*) tijd in een kruisrak.

Het komt er ook op aan zoveel mogelijk weerstanden van lucht en water uit te schakelen, natuurlijk met uitzondering van de voortstuwende factor op de zeilen. Zo zijn bijvoorbeeld de opbouw, de personen aan dek (behalve sommige hupse bikini-exemplaren die voor de nodige levendigheid moeten zorgen), de rondhouten en de stagen allemaal storende elementen, want zij hinderen de voortgang bij het aan-de-wind zeilen en zelfs bij het ruimschoots zeilen, uiteraard dus bijna driekwart van onze gezeilde tijd...

*Waarom deze onderbrekingen, vraagt de ernstige lezer zich af.

De serieuze schrijver antwoordt: ten eerste heb ik geen ernstige lezers en verder heeft hoofdredacteur Jan mij de opdracht gegeven 'plezante' artikeltjes te schrijven. Akkoord, wijsneus?

Met dank aan Fernand Van den Keybus

NIEUWE LEDEN

Wilskracht

Type:	Zeeschouw
Werf:	Zelfbouw
Bouwjaar:	1978
Gebruik:	Recreatie
Afmetingen:	8,0 m x 3,3 m x 0,8 m
Motor:	3-cilinder Perkins met 25 pk van 1998
Materiaal:	Hout



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
- Jan Aerts, Bestuurder
Tjalk Maria-Magdalena
- Johan Van Achte, Bestuurder
Bakdekkruiser Alea Jacta
- Jan Rutten, Redactie
Pakschuit Amande

E-mail

info@historisch-vaartuig.be

Website

historisch-vaartuig.be

Facebook

[Historisch Vaartuig](https://www.facebook.com/Historisch-Vaartuig)

Redactie

[Jan Rutten](#)

Leie

Type:	Rijnvedette, ex-zeemacht
Werk:	Theodor Hitzler, Regensburg (D)
Bouwjaar:	1953
Gebruik:	Koninklijk Marine Kadettenkorps (Jeugdbeweging)
Afmetingen:	24,50 m x 3,80 m x 1,10m
Motor:	8-cilinder MWM RHR 518A van 220 pk uit 1953
Materiaal:	Staal

