



Vlaamse vereniging
tot behoud
van
historische vaartuigen vzw

www.historisch-vaartuig.be

Nieuwsbrief 71, oktober 2015

Verantwoordelijke uitgever: Johan Van Achte

Agenda 2015

Het seizoen zit er op, we kijken dus reikhalzend uit naar wat ons volgend jaar aangeboden wordt.

Beste vrienden en vriendinnen van het varend erfgoed,

September is een goede maand geweest voor iedereen die het nautisch verleden genegen is. Zo zag ik veel contente gezichten tijdens onze eigenste Clubreünie n.a.v. de Open Monumentendag in de Gentse Portus Ganda. We hebben met de aanwezigheid van onze diverse schepen de mooiste stad van de wereld nog meer kleur gegeven.

Het was een blij weerzien van bekende kapiteins en hun bemanningen. De clubreünie was ook het moment om kennis te maken met nieuwe leden. Het heeft ons deugd gedaan.

Voor iedereen die deelnam, meegewerkt heeft en/of het evenement steunde: dank je wel! Het is ook dit jaar goed geweest.

Ook proficiat aan de bevriende organisatoren van de andere zomerse festiviteiten: Weekend op de Helling in Rupelmonde, Scheldefeesten in Baasrode, Havenfeesten in Turnhout, Boten- en Scheldewijding in Bornem en Water-rAnt in Antwerpen. Ook daar klonken alleen maar positieve verhalen.

Zullen we afspreken: 'Tot volgend jaar?'

Het vaarseizoen loopt op zijn einde. Ik hoop dat iedereen ervan genoten heeft, op en naast het water.

De plannen voor 2016 beginnen voor onze bestuursploeg ook vorm te krijgen. Het wordt een nieuw én verrassend seizoen.

Zullen we ook hier afspreken: 'Tot volgend jaar?'

Johan Van Achte



OM TE WETEN

Rudolf Diesel, uitvinder, denker en wereldreiziger

Jean Westerlinck

Parijs, 1880 - 1890

Diesel werkte verder aan het ontwerp van zijn ammoniakmotor. Alle ontwerpen en tekeningen lagen klaar, maar hij vond geen bedrijven die met hem het risico wilden lopen de fabricatie aan te vatten. In 1889 werd er een wereldtentoonstelling gehouden te Parijs. Grootste blikvanger was de toren van ir. Eiffel. Ook de ijsmachines van von Linde werden tentoongesteld. Diesel had intussen ook een goed lopende ammoniakmotor klaar, maar besloot op het laatste moment deze niet op te stellen.

Sinds het vorige jaar liet het idee van de "vuurpomp" hem niet los. Het moest toch mogelijk zijn de door compressie ontstane warmte te benutten voor mechanische doeleinden?

Na de wereldtentoonstelling werd de toestand in Frankrijk ongunstiger en Rudolf gaf zijn franchisebedrijf voor de ijsmachine in Frankrijk op. Carl von Linde stelde hem voor om naar Duitsland terug te keren. Hij deed hem een aanbod om zijn bedrijf voor de Oostelijke en Westelijke Duitse staten over te nemen. Diesel deed een tegenvoorstel onder de vorm van een 10-puntenprogramma. Het zwaartepunt lag op meer vrijheid van werken, minder belasting voor zijn gezondheid (Rudolf had veel last van hevige hoofdpijnen bij stressmomenten) en, als hoofdzaak, de mogelijkheid een eigen motor te ontwerpen. Door de 10 jaar durende samenwerking kon von Linde niets anders dan aanvaarden, al kostte het hem veel geld. Tot groot genoegen van Martha verhuisde de familie (er waren ondertussen immers drie kinderen geboren) naar Berlijn. Eindelijk kon hij hier wat tot rust komen. Gedaan met het doorkruisen van Frankrijk om installaties op te starten, te repareren en mensen op te leren, want hij was immers de uitvinder van deze machines en hij kende ze grondig. Nu pas kon hij beginnen denken aan zijn *Kompressionsmotor*.



Het gezin Diesel

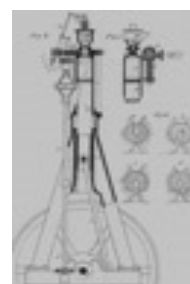
Berlijn - Augsburg, 1890 - 1895

Rudolf keerde dus naar Berlijn terug om zijn ontwerp te herzien. Op 22 augustus 1893 schreef Diesel immers: *Der Motor wie er jetzt ist, geht nicht!*

Enerzijds was hij ontevreden omdat zoveel werk slechts zo een gering resultaat gaf, anderzijds was hij dolgelukkig omdat zijn warmte-theorie klopte, wat hem sterkte om door te gaan.

De eerste testmotor, reeds lang eerder gebouwd, werd dus met belangrijke ingrepen gewijzigd.

- De cilinder en zuiger werden volledig opnieuw bestudeerd en opnieuw op de tekentafel gezet.
- De cilinder werd van waterkoeling voorzien,





Patentaanvraag 1893



Exemplaar van de eerste
gecommercialiseerde
motor

want Diesel had gemerkt dat bij de werking de cilinder behoorlijk warm werd.

In 1894 keerde Rudolf terug naar Augsburg en trok in bij zijn schoonvader, Prof. Barnickel. Eerste proefreeks met gewijzigde motor - in november van 1893 had Diesel een nieuwe patentaanvraag ingediend - verliep niet gunstig: enorme knallen, de vlammen schoten door de uitlaatpijp en de motor liep niet uit zichzelf. Allerlei aangepaste regelingen en instellingen en diverse proeven bleven zonder resultaat. Toen kwam Carl von Linde, zijn voormalige leermeester en latere werkgever, met het idee om de inspuiting van de brandstof te verzekeren op hogere druk dan de cilinderdruk. Hiervoor dienden ze een bijkomende hogedrukpomp aan de motor te voorzien. Het resultaat was een nog steeds niet-zelfstandig lopende motor, al zagen de drukdiagrammen er iets beter uit. Het inspuitsysteem werd nogmaals herzien en anders afgeregeld, wat uiteindelijk op 17 februari 1894 tot een draaiende, vermogen leverende motor leidde. *Der Motor läuft!* De "Dieselmotor" draaide - want zo noemde iedereen de motor intussen - 1 minuut lang en maakte daarbij 88 omwentelingen. Bij een tweede proefreeks bereikte de motor een vermogen van 13,2 ipk (geïndiceerde paardenkracht), maar toch was de werking van de motor niet bevredigend, soms draaide hij, dan weer niet. Daarbij kwam nog dat de onderdelen gemaakt werden uitgaande van de stoommachine, maar omdat bij de dieselmotor er veel zwaardere belastingen voorkomen, traden er snel slijtage en breuken op. Steeds dienden nieuwe onderdelen getekend en geproduceerd te worden, de motor lag daarbij soms weken stil. Diesel worstelde nog steeds met de twijfel over de manier van brandstofinspuiting.

Wordt vervolgd

Nieuwtjes

Verschillende bronnen

Samber terug open

Reeds ettelijke jaren is er een stremming aan 'Le Pont Canal de Vadencourt' waardoor de Boven-Samber afvaren niet meer mogelijk is.

Maar er is goed nieuws: onlangs werden de documenten ondertekend om de werkzaamheden aan te vatten om de Boven-Samber terug volledig bevaarbaar te maken. De heropening is voorzien voor 2020.

Openings- en spertijden (Jacht)haven Antwerpen

De openingstijden van de Londenbrug, die toegang verleent tot de jachthaven, werden aangepast. Het exacte draaischema vind je [hier](#). Ook de spertijden van de bruggen in de Antwerpse haven werden aangepast. De informatie vind je [hier](#).



OM TE LEZEN

Schaapachtigheden en andere scheepsverhalen

Jan Rutten



De leerzame belevenissen van een echtpaar met twee jonge kinderen dat in een onbezonnen bui een zeilboot koopt - het Swarte Schaep - en er door schade en schande mee leert omgaan, zonder "om te gaan". Daarbij maken ze alles mee dat beginnende watersporters overkomen kan, behalve brand, zeeroof en - op een haar na - mouterij.

Hun ervaringen, die vlot en met humor beschreven worden, ("*Schuttingwoorden ontstaan niet  p maar tijdens een schutting*") leiden tot de conclusie dat alle varengasten een beetje gek zijn.

Aan het eind van het boekje vraagt de schrijver zich weemoedig af 'of er nog leven is na de boot'.

Een leuke aanvulling van de scheepsbibliotheek en een hart onder de riem voor verwaaide, gestrande of aan lagerwal geraakte schippers, maar vooral voor hun medeopvarenden.

Jon Brakel , Alkmaar, 2012. Uitgeverij De Alk & Heijnen Watersport, € 12,50

OPROEP



Foto's gevraagd

Bestuur - Redactie

Heb je foto's van een evenement? Bezorg ze ons, dan worden ze op de website geplaatst!

Mail naar: Redactie



AAN DE REIS

Naar Amsterdam - deel 2

Jan Rutten



Volgende stop is, uiteraard, Dordrecht. We vragen en krijgen een plekje in de Wolwevershaven, waar we gezellig tussen al die andere oude dames vertoeven. De mevrouw in het havenkantoor is nog steeds even vriendelijk als vorig jaar, de terrasjes nog steeds even leuk. We genieten van de drukte op het water, bekijken en keuren de schepen, maar ook de mensen, want daar dienen terrasjes toch voor, niet?

“Om negen uur varen we morgen af, Erica!”

“Aye aye, kapitein.”

De ochtend brengt echter een plensende regen, en watjes als we zijn, blijven we lekker binnen. De weerberichten voorspellen beterschap tegen de middag.

“Los!”

En weg zijn we, in een stralende zon en een flink windje in de rug. Stroom hebben we tegen, niet leuk met slechts 40 pk voor een schip van 45 ton. We varen Gouda voorbij, spijtig genoeg. Overmorgen willen we Amsterdam bereiken, dus er dient gevaren te worden. Opnieuw word ik gefascineerd door de schare aan mooie, en minder mooie, historische schepen die we ontmoeten: tjalken - mooi getuigd want we zitten immers op de staande mast route - luxemotors, een katwijker, slepertjes. Dit vind je jammer genoeg niet voldoende in België. We hebben het gewoon niet genoeg, dat varend bloed, de affiniteit met water, de behoefte om dit erfgoed te bewaren; enkelingen niet te na gesproken natuurlijk.

Ter hoogte van de Zegerplas op het Aarkanaal vinden we een geschikt plekje om af te meren en genieten we van een “echte” zomeravond: zacht, wolkjes, watervogels, mooie zonsondergang. We lopen tot aan de bruggetjes over de toegang tot de plas en kijken naar de vissers: vis met hopen zo te zien, maar de vangst is mager. Bovendien wordt elk slachtoffertje braaf terug in zijn biotoop gezet, mooi toch?

De volgende ochtend zetten we de tocht verder. De brugwachter aan de Papenbrug roept ons uit zijn raam toe dat de volgende brug, de Kattenbrug, gestremd is wegens defect. Daar aangekomen leggen we ons aan de palen en wachten. De rij met arriverende schepen groeit, en we functioneren even als helpdesk voor alle onwetende *arriveerders*. Beleefd roepen we af en toe de centrale brugbediening op voor informatie over de stand van zaken, maar krijgen geen gehoor. Dan maar via de telefoon. Het nummer uit de vaargids brengt ons bij een stem die zegt dat het oproepnummer gewijzigd is en dat we



een ander nummer moeten draaien, wat we braaf doen.
 “Met Leona, wat kan ik voor u doen?”
 “Mevrouw, kan u me zeggen wanneer de Kattenbrug hersteld zal zijn?”
 “Euh, met Leona van cosmeticasaloon Leona meneer, die vraag kan ik helaas niet beantwoorden.”
 “Met excuses, verkeerd verbonden mevrouw.”
 Opnieuw het nummer gedraaid.
 “Met Leona...”
 We worden familiair: “Sorry Leona, is er wat mis met dit nummer?”
 “Tjah, u bent niet de eerste die ons belt over brugproblemen. Helaas kan ik u niet helpen, maar een manicure- of pedicuresessie kan ik u wel bieden.”
 En ik maar denken dat alles perfect verloopt in Nederland. Maar plots komt de marifoon tot leven: de brug is hersteld.



Aan de Tolhuissluizen is het druk, want de meute die aankomt is groot na de herstelde brug. Er staat een stevige wind, de andere kleinere jachten snoepen voor onze neus de paaltjes weg, dus worden we stilaan de Drecht ingeduwde. Wanneer de sluis opent zijn natuurlijk diezelfde jachtjes weer de eersten die naar de sluis drummen.

“TOOOOEEET!!!!!!” Een flinke stoot op de schoepshoorn en een flinke ruk aan de gashendel - met weinig snelheid doch met veel rook als gevolg - doet een aantal onder hen aarzelen. En ja hoor, ik ga rechtmatig als tweede de sluis in, en niet als gedupeerde laatste. Het voordeel van 45 ton ijzer en een goeie schoepshoorn. De sluiswachter herken ik, hij was het die ons enkele jaren geleden, tussen Kerstmis en

Nieuwjaar zo vriendelijk door de sluis hielp. Vrieskou, tien centimeter sneeuw aan dek en op de wal, en toch bleven we praten tot we er doorheen waren. Ik geef hem de foto die we toen van hem maakten. Hij glundert: “Leuk voor de kinders...”

We varen de Amstel af, komen voorbij de plek waar Amande vroeger, onder de naam Dorothea, als woonschip rustig lag te dobberen en meren die avond af bij Werf 't Kromhout. We worden met open armen ontvangen, want gastvrijheid staat hier hoog in het vaandel geschreven. Water innemen en elektra aansluiten, de volgende episode van onze vakantie kan beginnen.

Wordt vervolgd



MILIEU

Word zelf en maak anderen milieubewust(er)

Jan Rutten

We varen allen met ons scheepje over de binnenwateren, soms met familie of vrienden. Dan komen er af en toe vragen over van alles en nog wat. Niet altijd weet je een antwoord (vermoed ik toch). Een reden om eens een uitstap te plannen waarmee je *gevaren wordt*.



Vaar mee met de milieuboot!

De milieuboot neemt je mee voor een boeiende en leerrijke verkenning van de waterloop in eigen streek! 3 uur lang vaar je mee met een binnenschip op een van de rivieren of kanalen in Vlaanderen. Ondertussen maak je kennis met de rivier of het kanaal waarop je vaart, het leven op en om het water, het belang van water en watersystemen. Je ondervindt waarom integraal waterbeheer, biodiversiteit en duurzaam omgaan met water en waterlopen van levensbelang zijn. Vanaf het voorjaar 2016 vaart de milieuboot in de provincies Antwerpen en Limburg.

Voor wie graag met de familie, vrienden of vereniging meevaart, staan er meerdere tochten op het programma.

Meer info op de [website](#) en dit [filmpje](#).



VEILIGHEID

Check je anker(gerei)

Jan Rutten

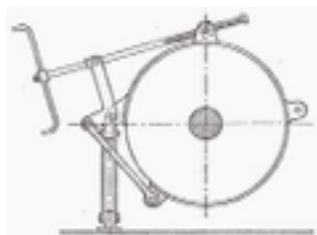
Deze vakantie lag ik geregeld ten anker, want dat is soms rustiger dan aan een overvolle steiger. Vermits ik meestal alleen aan boord ben, dient alles goed gepland en voorbereid. Op één zaak let ik steeds: is het anker vrij en kan het onmiddellijk vallen? Ik dien immers vanaf het stuurwiel een twintig meter af te leggen om het anker te bereiken. Als ik dan nog veel moet ploeteren...

Maar het anker klaar hebben is niet alleen in dergelijke, geplande, situaties belangrijk. Hieronder een ervaring die ik lang geleden had met een 40-tons kotter, mét bemanning aan boord deze maal.



We hadden een hele dag gevaren met een comfortabele achterlijke wind van 5-6 Bft en waren blijgezind IJmuiden binnengelopen. Bij het naderen van de sluis sloeg ik achteruit om de vaart uit het schip te halen, maar... er gebeurde helemaal niets want de motor was afgeslagen. Aan 4 knopen en met de wind in de kont dreven we richting sluis. Wat zou ik doen? De sluis invaren, hopen dat we tijdig een achtertros aan een bolder zouden krijgen om af te remmen? Of zou ik een veiliger optie nemen?

Veel schepen lagen er niet in de sluis, maar zowel aan bakboord als aan stuurboord was er weinig ruimte. De kans om ergens een touw aan de kant te krijgen leek me miniem. Dus... plan B. Snel in de wind gedraaid en de bemanning opdracht gegeven het anker te laten vallen. Na een 20-tal meter krabben hield het anker en lagen we op zo'n 100 meter voor de sluis aan de noordelijke oever. Oef, wat prees ik me gelukkig dat er twee handige en ervaren bemanningsleden waren waar ik kon op rekenen.



De motor was snel weer draaiend, het probleem was eenvoudigweg een te laag stationair toerental. Na een uurtje gingen we anker-op en richting sluis.

Gelukkig was het ankergerie perfect in orde: niet mijn verdienste maar die van de vorige eigenaar. Maar sinds dan ben ik op het randje van paranoïde wat betreft ankergerie.

Hoe staat het er bij jou aan boord voor?

Liggen anker-tros en/of -ketting klaar voor gebruik? En wanneer heb je het ankergerie voor het laatst gebruikt of nagekeken? Ik kan je warm aanbevelen: Doen!



SPREUK VAN DE MAAND

*Brengt het najaar helder weer
't zal des winters stormen op het meer*

(Uit Friesland, NL)



BORREL VAN DE MAAND

Matrozenmutsje

Jan Rutten

Het wordt kouder, dus een warm drankje is welkom.

Neem warme koffie en voeg een scheut Berenburger toe en hop... Friese koffie!

Je kan natuurlijk ook een scheut van een andere alcoholische drank nemen, die toevallig ergens aan boord ligt.





KOMBUISWERK

Kip Hoegaarden

Lieve Cabuy-Verheyden

Lieve, onze onmisbare secretaris, pleegde ooit samen met haar geliefde Julien zaliger een publiceersel in een receptenboekje voor plat- en rondbodems. Ik probeerde het recept uit en bevond het, samen met mijn gasten, meer dan goed genoeg -het woord exquisite is hier ook op zijn plaats- om het over te nemen. Als toetje krijg je ook nog een aan het recept verbonden anekdote.

Ingrediënten voor 4 personen

4 halve kipfilets
150 g gerookt spek
2 uien
2 paprika's
4 teentjes knoflook
500 g champignons
1 blokje kippenbouillon
kippenkruiden
2 flesjes of blikjes Hoegaarden

Bereidingswijze

De kipfilets kruiden, flink aanbakken en uit de pan nemen. Het spek aanbraden, grof gesnipperde ui toevoegen. Fijngesnipperde look, stukjes paprika en de champignons toevoegen. Alles even laten stoven.

De kipfilet en Hoegaarden toevoegen tot alles netjes onder staat. Bouillon toevoegen en circa 15 minuten laten sudderen. Saus eventueel binden met maïszetmeel. Serveren met gebakken aardappeltjes. Smakelijk.

Anekdote

Dit is echt wel het Jonge Sinjoor-recept. Het wordt regelmatig aan boord gemaakt en ook als er platbodenvrienden blijven eten. Ooit heeft Julien het klaargemaakt voor 13 personen. Het was wel erg krap in de dinette: Tom zat op het trapje en Julien moest rechtstaan in de kombuis. De strafste anekdote is wel dat hij het ooit, onder het varen op de Oosterschelde bij windkracht 6, heeft gemaakt. De potten moesten worden vastgesjord, maar het was superlekker.

OPROEP

Steunend lid worden

Bestuur



Je kent wellicht mensen die het (historisch) vaargebeuren gunstig gestemd zijn, misschien wel vanwege jouw enthousiasme. Waarom hen niet vragen om steunend lid te worden van onze vereniging? Wij, en jij, zouden er blij mee zijn... Steunende leden krijgen, net zoals alle leden, de nieuwsbrieven in de bus. Meer weten? Klik op [Steunend lid worden](#).

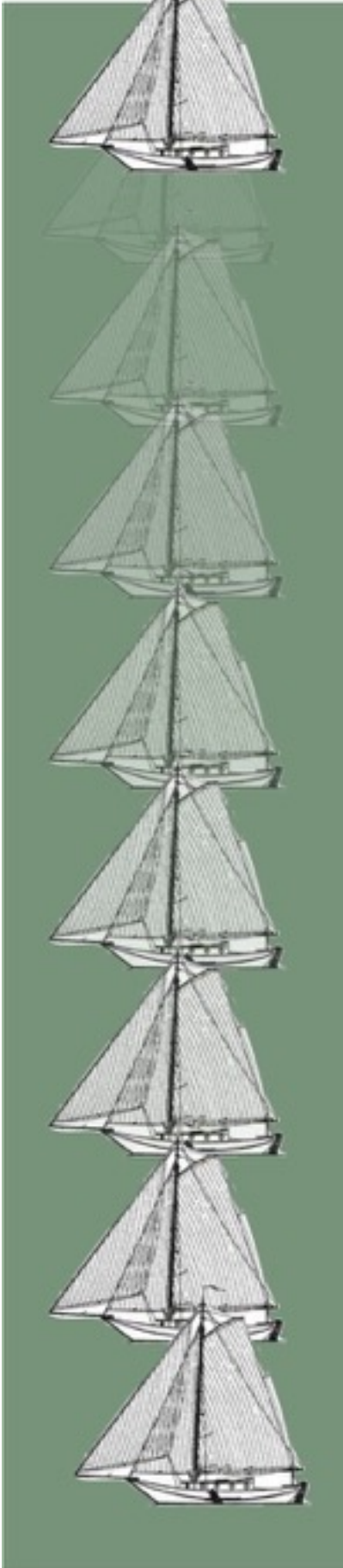
OMD/REÜNIE VVBHV

Was je er bij?

Bestuur



De jaarlijkse clubreünie tijdens de Open Monumentendag was een groot succes, niet in het minst vanwege de locatie: je kon de vloot met één blik overschouwen als was je in een arena. Zaterdag was er een matig aantal bezoekers, maar er heerste een gezellig sfeertje. Op zondag was er een grote toeloop, ook omdat dat er een jazzoptreden op het programma stond. Gelukkig was er een grote tent voorzien en speelde The Jeggpap Jazzband met veel enthousiasme de buien naar huis. Van het hele gebeuren vind je een [fotoreportage](#) op onze website.



OESCHAERTIAANTJE

33

Varen, maart 1977

Vele VVW-ers hebben weer wat gemist. Maar Varen was er natuurlijk als de kippers (is dat geen soort vis?) bij om een bekwaam verslaggever ter plekke te zenden. Nu moet ge eens goed opletten tot wat wij in staat zijn:

Ze wekt telkens weer bewondering door haar werk. Met verstand en takt en een ingeboren neiging tot impressionisme weet Lea d'Huyvetter alle opgenomen indrukken weer te geven in kleur en compositie. (Da's verdorie nogal eens prachtig gezegd hé. Maar wacht, er komt nog meer !) Haar vlugge opgang naar meer losheid en meer breedheid belet haar niet meerdere monochrome composities aan bod te laten komen. Ze speelt met licht en vlekken schaduw, ze brengt houten palen aan (zou ze de steigers van Ellewoutsdijk eigenhandig aangebracht hebben ?) of stenen wallen en vormt ensembles van beheerste en evenwichtige marine.

Flut zeg, als ge erop staat om een zeer verantwoorde kunstrubriek te lezen, lees dan verder in de Autoerist blz 192 in nr 4 van 3 feb. 77. Want Rita Hostie's beschrijving waaruit het bovenstaande werd gelicht, vertelt het allemaal in detail (Rita, opletten: fokkers zijn vliegdinges, waren het misschien bidders of fokken die ge bedoelt?) Het betreft de tentoonstelling in de Hendrik de Braekeleergalerij, VTB, van 5 tot 17 feb 1977. Wie enige tijd geleden het verslag van Willem Manteleers gelezen heeft in Varen 95 over de VVW-reünie in Hansweert, weet dat Willem, en met hem zeer velen, niet helemaal tevreden was over de Weltevreden. Welnu, de kunstenaar Lea d'Huyvetter is, naast Ivo Meulemeester, schipperes aan boord van de tjalk Weltevreden die toen zoveel paniek sloeg door 's morgens na de reünie om 8 uur alle houten koppen van VVW wakker te maken om weg te varen uit de enorme groep jachten waar ze tussen lagen... Ze heeft natuurlijk één verontschuldiging om zich nu reeds, zo kort na deze onmenselijke daad, publiekelijk te durven vertonen: ze schildert prachtig wat ons allen zo na aan 't hart ligt, onze havens, onze ronde en platbodemjachten en alles errond...

Lea heeft beloofd binnen twee jaar weer een tentoonstelling te geven. Haal uw kalenders boven en noteer !

Met dank aan Fernand Van den Keybus

NIEUWE LEDEN

Lady Liberty

Colofon

Bestuur

- Johan Van Achte, Voorzitter
Bakdekkruiser Alea Jacta
- Lieve Verheyden, Secretaris
Lemsteraak Jonge Sinjoor
tel +32 (0)495 32 21 53
- Luc Honsia, Penningmeester
Boeierschuit Ziet Op U Zelfen
- Jan Aerts, Bestuurder
Tjalk Maria-Magdalena
- Dirk Ramakers, Bestuurder
Jacht Wodan
- 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](#)

Type:	Bakdekkruiser
Werf:	De Vriesch Lentsch
Bouwjaar:	1939
Gebruik:	Recreatie
Afmetingen:	16,50 m x 3,95 m x 1,40 m
Motor:	2 x 6-cilinder DAF DD575 met ieder 105 pk van 1939
Materiaal:	Staal



Youkali

Type:	Recreatiejacht, Ontwerp Carl Gustav Pettersson
Werf:	Allmags Varv, Zweden
Bouwjaar:	1935
Gebruik:	Recreatie
Afmetingen:	6,95 m x 2,00 m x 0,70 m
Motor:	3-cilinder Timray TMD20di met 20 pk van 2012
Materiaal:	Hout

