



Vlaamse vereniging  
tot behoud  
van  
historische vaartuigen vzw

[www.historisch-vaartuig.be](http://www.historisch-vaartuig.be)

Nieuwsbrief 74, juni 2016

Verantwoordelijke uitgever: VVBHV

## Agenda 2016

- Port Aventura Zilvermeer Festival  
Mol  
2 -3 juli  
[zilvermeer.be](http://zilvermeer.be)
- Havenfeest Taxandria  
Turnhout  
12 - 15 augustus  
[jachthaveturnhout.be](http://jachthaveturnhout.be)
- Boten- en Scheldewijding  
27 augustus  
Zates, Branst-Bornem
- Palingfestival  
Zeescouts Antwerpen  
2 - 4 september  
[palingfestivalzeescouts.be](http://palingfestivalzeescouts.be)
- Weekend op de Helling  
10 - 11 september  
CNR-loods Rupelmonde  
[www.tolerant-vzw.be](http://www.tolerant-vzw.be)
- Scheldefeesten Baasrode  
16 - 18 september  
[www.scheldefeesten.be](http://www.scheldefeesten.be)

Beste lezer,

Hopelijk loop je niet de hele dag te balen, kelders leeg te pompen, plantgoed te redden van de verdrinkingsdood, zandzakjes te vullen, daklekkers op te speuren of dijken te versterken, ...

Goed zo, dan heb je tijd om door deze nieuwste editie te struinen. Alle rubriekjes komen weer aan bod, dus daaraan geen tekort.

Waarom we als vereniging/bestuur wél tekort hebben is man-/vrouwkraft.

In vorige nieuwsbrief deden we een oproep om je als effectief lid te melden, dit om de inspraak te verhogen en om de vereniging een dynamische boost te geven. Om dit alles in goede banen te leiden, zoeken we versterking, iemand die zich geroepen voelt om vanuit interesse en betrokkenheid het roer mee in handen te nemen, samen met het huidige vierkoppige bestuur.

Kijk eens in jezelf, kijk en hoor eens rond, misschien kom je de geschikte persoon tegen.

Ooit trekken de donkere wolken weg en krijgt alles een oplossing: het kan enkel beter worden. Dus hop hop met het schip, het water op!

Het bestuur



# OM TE WETEN

## *Rudolf Diesel, uitvinder, denker en wereldreiziger*

*Jean Westerlinck*

### **Berlijn - Augsburg, 1890 - 1895 (vervolg)**

Op 22 augustus 1893 schreef Diesel: 'Der Motor wie er jetzt ist, geht nicht!'

Eenzijds was hij bedrukt omdat zoveel werk maar zo weinig resultaat gaf, anderzijds was hij dolgelukkig omdat zijn warmtetheorie klopte, wat hem aanmoedigde om door te gaan. Rudolf keerde naar Berlijn terug om zijn ontwerp te herzien. Dit zou vijf maanden in beslag nemen:

- De cilinder werd van waterkoeling voorzien, want Diesel had al gemerkt dat bij het roteren de cilinder al behoorlijk warm werd.
- De cilinder en de zuiger werden volledig opnieuw onderzocht en nogmaals op de tekentafel gezet.

In november 1893 diende hij een nieuwe patentaanvraag in en in januari 1894 keerde hij terug naar Augsburg waar hij introk bij zijn schoonvader, Prof. Barnickel.



Bij de eerste proefreeks met gewijzigde motor was het knallen minder, maar de vlammen schoten door de uitlaatpijp en de motor liep niet uit zichzelf. Er werd bij-gesteld, geregeld en allerlei proeven gedaan. Zonder resultaat! Op een bepaald ogenblik had Carl von Linde, zijn voormalige professor en later werkgever, het idee om de brandstof in te spuiten onder hogere druk dan de cilinderdruk, dus diende men een bijkomende hogedruk luchtpomp aan de motor koppelen. Nog steeds liep de motor niet zelfstandig, al zagen de drukdiagrammen er iets beter uit. Het inspuitsysteem werd nogmaals her-zien en anders afgeregeld. Op een bepaald ogenblik kwam von Linde de testzaal binnen en zag de aandrijf-riemen flapperen (de aangedreven kant was niet meer gespannen), wat een bewijs was dat de motor vermogen gaf. Van verbazing trok von Linde zijn muts af, Diesel zag dit en begreep onmiddellijk dat zijn motor draaide. Op 17 februari 1894, draaide de "dieselmotor" - want zo noemde iedereen de motor al - 1 minuut lang en deed daarbij 88 omwentelingen. Der Motor Lauft!

Een maand later waren de aandelen van de Augsburger Maschinenfabrik met 30% gestegen. Bij een tweede proefreeks bereikte de motor een vermogen van 13,2 ipk (indiceerde paarden kracht), een ware prestatie.

Toch was de werking van de motor niet bevredigend, soms ging het, dan weer niet. Daarbij kwam nog dat de onderdelen gemaakt werden uitgaande van de stoommachine en vermits er bij de dieselmotor veel zwaardere belastingen in het spel waren, gaf dit aanleiding tot vlugge slijtage en ook breuken. Steeds dienden nieuwe onderdelen getekend en afgewerkt te worden, de motor lag daarbij soms weken stil. Diesel worstelde nog steeds met de twijfel over de manier van brandstofinspuiting.



Een derde proefreeks werd aangevat in juni 1894. Van alle kanten waren de verwachtingen hoog gespannen, Krupp, Augsburg, Sulzer, Dyckhof... Diesel werkte koortsachtig aan de brandstofinspuiting. Nog steeds knalde de uitlaat of spuwde hij onverbrande brandstof in witte wolken naar buiten. Hij vergeleek tientallen drukdiagrammen: enkele leverden het bewijs dat er een vermogen was, andere toonden gewoon een explosie aan. Bevredigend was het allerminst. Ten einde raad en hopeloos ging Rudolf bij Robert Bosch in Stuttgart op bezoek. Deze kon hem enkel een vonkontstekingsysteem voorstellen (injectiesystemen zoals we ze nu kennen waren er nog niet). Dit was echter in tegenstelling tot Diesels patent, dat zelfontsteking voorzag.

Krupp te Essen werd ongeduldig en stuurde een directie-afgevaardigde naar Augsburg. Diesel was die dag zo uitgeput en moe dat hij op de tafel van zijn bureel in slaap was gevallen. Dit was natuurlijk niet bevorderlijk voor het verloop van het project. Op 3 oktober 1894 moest Rudolf toegeven dat het ganse project mislukt was! Krupp besloot daarop om op deze motor verdere proeven te doen, als gasmotor met vonkontsteking. Maar Diesel gaf niet op, met de moed der wanhoop stelde hij opnieuw de injectie een beetje anders in. Hoe wonderlijk, de motor sloeg direct aan, zonder de vonkontsteking en knallen en gaf mooie drukdiagrammen. Rudolf ging de resultaten triomfantelijk aan iedereen tonen! Krupp werd op de hoogte gebracht en op 12 oktober kwamen vier inspecteurs de zaak bekijken. Gelukkig kon Diesel de test overdoen en overdoen. Krupp besloot dat de proeven met de motor verder konden doorgaan. Toch werd besloten om proeven met stadsgas uit te voeren omdat Krupp een nieuwe gasmotor wilde bouwen. Hier kwamen dezelfde narigheden en problemen aan het licht omdat de motor mechanisch en technisch hieraan niet voldeed.

Intussen werd dat wat Diesel al lang hoopte en verlangde hem nu, eind 1894 toegezegd: hij mocht een nieuwe motor bouwen, die half 1896 klaar zou zijn. Ondertussen moest hij maar verder doen met de eerste motor. En dat deed hij. Alle nieuw opgedane ervaringen werden ingebouwd: gewijzigd inspuitstuk, aangedreven hogedrukvlucht-pomp, starten met perslucht in de cilinder. In april 1895 was het zover dat alle drukdiagrammen van de cilinder er gunstig uitzagen. In mei liep de motor zelfstandig, het vermogen in de cilinder bedroeg nu 14 ipk, de uitlaat knalde niet meer, was amper hoorbaar en quasi zonder rook.

De motor kon tijdens het draaien omgeschakeld worden van benzine naar lampolie en omgekeerd, wat voor Diesel een be-wijs dat de motor ook op zwaardere brandstoffen zou kunnen werken, zoals ruwe petroleum. Op 1 mei schreef Rudolf in zijn dagboek: "Es ist als sicher anzunehmen, das der richtige Diagrammverlauf nunmehr erreicht ist" De motor liep steeds beter, maar het werk was nog niet af, vond Diesel. De motor bereikte nu 23 ipk bij een rendement van 17% en was klaar voor de belastingsproeven.

Wordt vervolgd.



## Vrouwe Nele

Georges Janssens

Je zal haar zeker reeds hebben zien varen, die elegante dame. Vrouwe Nele behoort tot de Inventaris van het Varend Erfgoed van de Vlaamse Overheid (ID: 99084), waardoor ze een beetje extra aandacht verdient.

De eigenaar Jos De Wael, CEO van ODTTH (Opslag en Distributie Ter Haeghe) en sponsor van de stand Watererfgoed op de Bootshow in Gent, heeft veel tijd, energie en middelen geïnvesteerd om haar van een gewisse ondergang te redden: het verhaal hieronder.



### 1896

Aanvankelijk dacht men dat Vrouwe Nele in 1914 in Muiden (bij Amsterdam) voor het eerst in de vaart kwam. Een aantal karakteristieken van de romp deden echter vermoeden dat het schip zou gebouwd zijn in Baasrode in 1896. Daar werden toen immers de eerste stalen schepen (23 stuks) gebouwd, en één ervan is waarschijnlijk Vrouwe Nele, mogelijk reeds met ingebouwde motor.

Het schip zou eerst ingezet zijn voor kolenvervoer vanuit Charleroi.

In Muiden werd een verbouwing genoteerd zodat het schip op zee zou kunnen varen. Ook zou een motor kunnen geïnstalleerd zijn als dit nog niet het geval was. De oorspronkelijke motor zou een Kromhout geweest zijn.

Met een aantal opslagtanks in het ruim voer men naar de Scandinavische wateren om er walvisolie (levertraan) te gaan ophalen en naar onze contreien te brengen (vooral Nederland).

## Teloorgang

De oorlogsjaren van WOII en de verminderde vraag naar het getransporteerde product maakten dat het schip niet meer voldoende opbracht. Daardoor kwam het schip in 1984 in het bezit van een Apostolisch-Israëliësch Orthodoxe kerk in Den Haag, die het gebruikte voor de Joodse gemeenschap. Het schip werd verbouwd tot jacht, kreeg een DAF-motor (240 pk) en de zeilgarderobe werd volledig vernieuwd. Omstreeks deze tijd is ook de huidige naam Vrouwe Nele toegekend.



'De Sois'

Op het einde van vorige eeuw lag het schip in Ruisbroek-Puurs bij de werf Fulton Marine toen deze failliet ging. Er werd beslag gelegd op het schip, voor nog niet betaalde facturen van uitgevoerde werken. Het schip bleef dan uiteindelijk afgemeerd aan het Zeekanaal Schelde-Brussel nabij Puurs. Omdat ook daar de liggelden niet werden betaald kwam het schip, dat ondertussen erg onderkomen was, in de openbare verkoop, opgestart door Waterwegen en Zeekanaal. Bedoeling van Waterwegen en Zeekanaal was om het schip te verkopen aan een oud-ijzer-prijs en vroeg daarom aan heel wat bedrijven in de regio om een redelijk bod te doen.

Jos De Wael van de logistieke firma ODTH deed ongewild een hoogste eerlijk bod en werd zowat onverwacht de eigenaar van een grote zeilboot.

## Commerciële inzet verbonden met erfgoed

Jos, die erg begaan is met vooral varende erfgoed, stond voor een dilemma: slopen of behouden. Voorheen had hij zich ook al ingelaten bij de bouw van de tweemaster Rupel. Met die ervaring in het achterhoofd besloot hij de mogelijkheden te onderzoeken om van Vrouwe Nele terug een presentabel schip te maken. Hij zocht en kwam terecht bij 'de Sois' Van Geel, een scheepshersteller aan het Albertkanaal in Schoten.



Vrouwe Nele werd ontmanteld en door de Grote Gust op een ponton gezet en naar de werf gebracht.

De Grote Gust, eens de grootste vlotkraan in Antwerpen, deed bij het transport van Vrouwe Nele één van zijn laatste klussen, want korte tijd erna, bij een verkeerd manoeuvre, sloeg de vlotkraan om en werd onherroepelijk naar de schroothoop verwezen.

Op minder dan een jaar tijd slaagde 'de Sois' erin om, samen met zijn manschappen, van Vrouwe Nele een gans vernieuwd schip te maken. De contouren van het oorspronkelijke schip werden volledig behouden.

De uitrusting echter werd aangepast aan de moderne vereisten zowel voor veiligheid als voor comfort. Vrouwe Nele vaart momenteel immers als passagiersschip.

'De Sois' is heden te dage nog steeds de schipper van Vrouwe Nele: zijn bedrijf is ondertussen gestopt toen hij de pensioenleeftijd bereikte.



*ODTH te Willebroek*

Jos De Wael, eigenaar en CEO van ODTH, zet Vrouwe Nele in als promotieschip voor zijn bedrijf (logistiek en goederen- en palletbehandeling). Met meer dan 150.000 m<sup>2</sup> opslagruimte in Rumst, Terhagen, Mechelen en Willebroek, is ODTH een voorname speler in het efficiënt benutten van opslag en distributie. De optimale ligging aan het Zeekanaal in Willebroek met de inlandcontainerterminal TCT maakt dat ODTH mee aan de basis ligt van modaal transport waarbij zoveel mogelijk van baanvervoer wordt overgeschakeld naar transport per schip.

### Vrouwe Nele

- Tweemaster zeilklipper, type wad- en sontvaarder
- LOA 32 m (inclusief boegspriet), breedte 5,40 m, diepgang 1,80 m, doorvaarthoogte 20 m
- Grootzeil, bezaanzeil, drie voorzeilen
- Motor Caterpillar
- Euroclass EC 11103 gekeurd - Com. Certificaat CA 775 - Europa Id. 06105212 - BR 38241B
- [www.vrouwenele.be](http://www.vrouwenele.be) - [www.odth.be](http://www.odth.be)





# OM TE LEZEN

## Het leven van Pi

---

Jan Rutten

Een alombekend boek, maar het blijft een aanrader.

The Life of Pi' plaatst zich feilloos in een traditie van grote avonturenromans en scheepsverhalen. De plot is genoegzaam bekend, maar toch even schetsen.

De als hindoe geboren zestienjarige jongen Piscine Molitor (*"Ik ben naar een zwembad vernoemd.*

*Eigenlijk nogal merkwaardig, want mijn ouders hadden het niet zo op water") is een fervent godsdienstbeoefenaar en de zoon van een dierentuineigenaar. Om aan de "Emergency", de noodtoestand onder Indira Gandhi in 1975, te ontkomen, besluit Pi's familie naar Canada te emigreren en wordt de complete dierentuin als een moderne Ark van Noach op een schip gezet. Maar de boot ver- gaat onderweg in een hevige storm en Pi Patel (zoals hij later gaat heten) komt terecht op een wankel reddingssloepje met een hyena, een gewonde zebra, een orang-oetan en een zeezieke Bengaalse tijger. 227 dagen lang dobbert Pi op de Stille Oceaan, tot de dieren elkaar oppeuzelen en ook de tijger met de menselijke naam Richard Parker zijn bloeddorstige natuur gehoorzaamt. Hoe zal Pi die hachelijke situatie overleven?*

*Eigenlijk nogal merkwaardig, want mijn ouders hadden het niet zo op water") is een fervent godsdienstbeoefenaar en de zoon van een dierentuineigenaar. Om aan de "Emergency", de noodtoestand onder Indira Gandhi in 1975, te ontkomen, besluit Pi's familie naar Canada te emigreren en wordt de complete dierentuin als een moderne Ark van Noach op een schip gezet. Maar de boot ver- gaat onderweg in een hevige storm en Pi Patel (zoals hij later gaat heten) komt terecht op een wankel reddingssloepje met een hyena, een gewonde zebra, een orang-oetan en een zeezieke Bengaalse tijger. 227 dagen lang dobbert Pi op de Stille Oceaan, tot de dieren elkaar oppeuzelen en ook de tijger met de menselijke naam Richard Parker zijn bloeddorstige natuur gehoorzaamt. Hoe zal Pi die hachelijke situatie overleven?*



'Het leven van Pi' is herdrukt bij Prometheus, vertaling Gerda Baardman en Tjadine Stheeman, 318 pagina's, 12,50 euro.]

# OPROEP



## Foto's, recepten, verhalen gevraagd

---

Bestuur - Redactie

Heb je foto's, lekkere receptjes, anekdotes of verhalen? Bezorg ze ons, dan worden ze op de website en/of in de nieuwsbrief geplaatst!

Mail naar: [Redactie](#)

# AAN DE REIS

## Misslag

---

Wim De Graaf



Tijdens onze vaarvakantie in Frankrijk sla ik met een 1 kg-vuistje een vinger in puin. Gineke is aan het wiel en ik zou even het rubberneusje op de steven klem slaan (dit is voor ons een hulpmiddel om de neus tegen een kade te drukken zonder dat de coating beschadigd wordt). Aldus met de vinger in de mond van de voorpiek naar het stuurhuis. Al varend over de Maas verbindt Gineke de vinger en gebruikt een paar zwaluwstaartjes om de wond wat te sluiten.

Hup, nog twee sluizen en dan doorvaren naar Sedan, afmeren en op zoek naar de H van hospitaal. Gevonden, en bij de eerste hulp in de rij en tijd om de bouwkundige staat van het pand te bekijken. Nou nou, *Sellotape* en *Leukoplast* houden het behang vast, spinnen en hun web zijn ook volop aanwezig. De intake gebeurt door een zuster en de chirurg komt later kijken, hoor ik. De tetanusbescherming wordt gemeten en nog ok bevonden: mooi, die prik mis ik al. Met de vinger in een jodiumoplossing wacht ik de specialist af en denk: "Pfff, hoeveel hechtingen zullen er nodig zijn?"

De wond wordt bekeken en afgedekt en wij worden naar de röntgenafdeling doorgestuurd. De klap was fors geweest en het is dan de vraag of het ondersteunende botwerk nog wel heel is. Na de uitslag weer naar de EHBO, de boel wordt verbonden en ik krijg buiten het beschermende vingerhoesje nog extra verband mee. Na wat uren in het hospitaal vertoefd te hebben vinden wij later de nota thuis: € 75.



Nou, die valt gelukkig mee. De vinger niet, die is genezen maar blijft gevoelig.

Later, tijdens het opruimen van onze opengemaakte verbandmiddelen schrikken wij toch van de datum hierop: een jaar over de uiterste gebruiksdatum, een ander twee jaar. Tja, die ene rol *Leukoplast* rolt uit zichzelf af als je een puntje vastpakt als test. Wij spreken af de beide uitgebreide scheeps-EHBO-dozen weer up-to-date te maken bij thuiskomst. Nou dat werd dus vergeten.

Nu, als havenmeester en met een windkracht 7 uit de zuidhoek is er tijd genoeg. Ook de beide auto-verbanddozen moeten er aan geloven. Ook hier is het al snel duidelijk, de auto is uit 2011 dus de meegeleverde verbandmiddelen ook. Alles moet nieuw, eens kijken wat er voorgeschreven staat op de site van het Oranje Kruis.



- 5 x Snelverband 8 x 10 cm
- 4 x Snelverband 10 x 12 cm
- 2 x Zakje witte watten 10 g
- 1 x Rol synthetische watten 3 m x 10 cm
- 3 x Kompres 1/16
- 1 x Elastisch windsel 4 m x 6 cm
- 1 x Elastisch windsel 4 m x 8 cm
- 1 x Driekanten doek
- 1 x Hechtpleister 5 m x 2,5 cm
- 1 x Wondpleister 1 m x 6 cm
- 12 x Veiligheidsspeld
- 12 x Alcohol-deppers
- 1 x Pincet
- 1 x Verbandschaar
- 2 x Paar wegwerphandschoenen
- 1 x EHBO-handleiding

Die gaan wij bestellen en vullen de inhoud aan met 1 tekenpincet, 1 extra reddingsdeken, een flesje *Sterilon* en een tube *Betadinezalf*. Op de boot zit er ook een goed anti-muggenmiddel bij. Die reddingsdekens zijn met het veranderende milieu ook handig als je in winter lang in de file staat, en verder vind je bij ons in het dashboardkastje naast het zaklampje ook een wegwerpaansteker en wat waxinelichtjes.

Groet Gineke en Wim.



# GA EENS NAAR...

## *MAS Ahoy!*

---

*Jan Rutten*

Deze zomer neemt de kapitein van het MAS alle ukkies van 1,5 jaar tot 3 jaar en hun (groot)ouders mee op ontdekkingsstocht in de wonderlijke wereld van de haven.

De MAS-kapitein heet de kleine (en grote) matrozen welkom. Met z'n allen gaan ze op ontdekking in de expo Wereldhaven. Zoeken naar bootjes en zelf achter het roer kruipen. Daarna gaat u aan de slag in een kleurrijk atelier en mag u met verf en water kliederen. Een onvergetelijke ervaring vol kruipen, luisteren, ruiken en voelen.  
5 euro + toegang tot het museum (5 euro/3 euro/gratis)



### Meer info

Zaterdag 2 en zondag 3 juli  
van 10 tot 11.30 uur en van  
15 tot 16.30 uur.

Zaterdag 27 en zondag 28  
augustus van 10 tot 11.30 uur  
en van 15 tot 16.30 uur.

MAS, Hanzestedenplaats 1,  
Antwerpen  
[www.mas.be](http://www.mas.be)



# UITDRUKKING VAN DE MAAND

## *Afmeren...*

---

*Jan Rutten*

Oneindig zijn soms de discussies als het gaat over het schip (aan de wal) vastmaken. Aan- of afmeren, aanleggen, ...: ieder heeft zijn voorkeur. Ziehier de waarheid (of zo).

Het begrip *afmeren* kent meerdere woorden met dezelfde betekenis en is afgeleid van *meren*: het vastleggen van je schip. Vroeger kende men ook nog *maren*, *marren* en *moeren*. Tegenwoordig gebruikt men i.p.v. *meren* meestal *afmeren*. Het woord *aanmeren* betekent eigenlijk vastmaken aan een ander schip. Met *aanleggen* wordt ook het klaarleggen van netten en vistuig bedoeld, en "aanleggen op" betekent dat het schip een koers vaart naar een bepaald doel. Het tegengestelde van *meren*, het wegvaren, heet *ontmeren* of gewoon *afvaren*.

# BORREL VAN DE MAAND

## *Slecht weer*

---

*Jan Rutten*

Heel toepasselijk voor deze regenachtige periode.  
Heel simpel: mengen en opdrinken!

2 glazen gin  
1 glas vermouth  
1 glas sinaasappelsap  
1 scheutje Curaçao





## SPREUK VAN DE MAAND

Ik zit hier achter (of voor?) mijn computerscherm terwijl het buiten nog maar eens dondert en bliksemt. Vandaar onderstaande spreuk. Ter info: hanen zijn er hier (in de haven) niet, enkel *waterkiekens*, maar die kraaien niet.

*Hanegekrei brengt regen en veule gewei.*

(Gewei=wind)

Nederlands Limburg



## OPROEP

*Versterk het bestuur!*

*Bestuur*

Zoals in het voorwoord reeds aangehaald stelt het bestuur het op prijs om de stem van alle leden te horen en die mee te nemen in de besluitvorming. Om dit in goede banen te leiden, zijn we dringend op zoek naar iemand die mee wil besturen. Uiteraard word je ondersteund door het huidige bestuur.



# KOMBUISWERK

## Zomertijd, bloemkooltijd

---

Jan Rutten

Ik kijk steeds uit naar de lente en de zomer: niet alleen vanwege het betere weer, maar ook vanwege de lekkere dingen die je dan op je bord kan toveren.

Spijtig genoeg worden seizoensfruit en -groenten nu het hele jaar door gekweekt en/of ingevoerd, zodat op culinair vlak er geen seizoen meer bestaan: volgens mij een kwalijke zaak, maar dit even terzijde.

Onderstaand receptje is heel erg gemakkelijk en levert je een heerlijk gerecht om op te dienen met aardappeltjes en een stukje vis of vlees.

### Ingrediënten

- 1 bloemkool
- 1 eetlepel kappertjes
- 1 glas witte wijn
- 1 citroen
- 8 ansjovisjes op olie



### Bereiding

Verdeel de bloemkool in roosjes en kook ze gaar, liefst "al dente", niet te gaar dus.

Giet af en doe de roosjes in een slakom.



Snij de ansjovis in stukjes en meng met de kappertjes en de olie van de visjes.

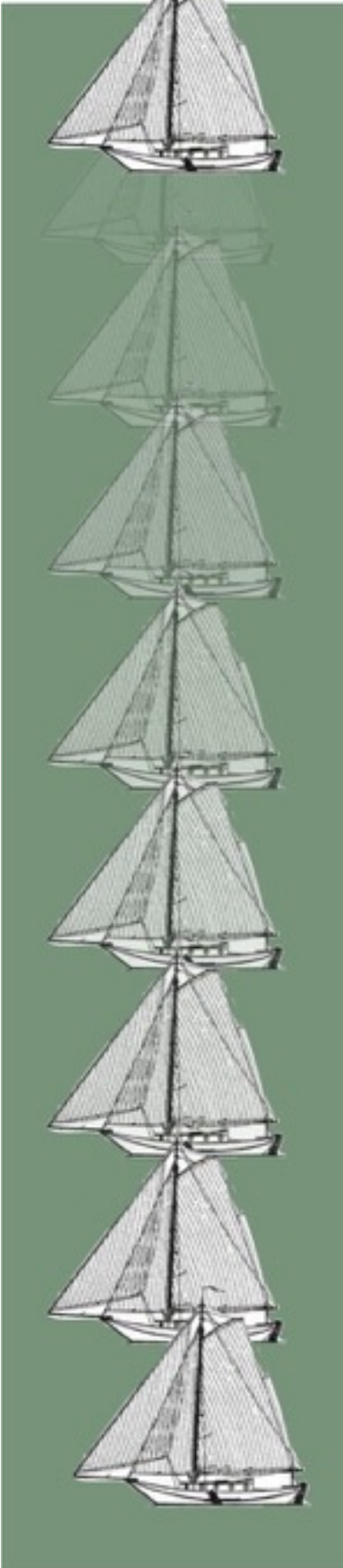
Meng de witte wijn en het sap van de citroen en voeg kappertjes en ansjovis toe.

Kruid af met peper.

Overgiet de nog warme bloemkool met het mengsel en schep voorzichtig om.

Laat afkoelen en bij voorkeur enkele uurtjes marinieren.

Smakelijk.



# OESCHAERTIAANTJE

37

## *Varen, mei 1977*

---

Mijn lieve zus en ik 'mochten' steeds met vakantie\* gaan bij grootvader Nand in de prachtige polderstreek van Doel. Dat was toen nog een bewoonbare streek en het huisje van grootvader lag naast de 'watergang' die van het grote gat naar het fort van Liefkenshoek liep. Het grote gat hebben wij altijd zo genoemd en ik weet nog steeds niet wat de officiële naam was. Het was ontstaan door een dijkbreuk en het was een flink meertje waarin de paling en karper welig tierden. Gelukkig hebben de kunstmeststoffen, insectenverdelgers en onkruidvernietigende chemicaliën die de landbouwers uit de omtrek gebruikten grondig hun werk gedaan zodat de visstand actueel tot niets is teruggevallen. Trouwens het meer bestaat niet meer, ondergespoen...

Want ons beider probleem was de enorme hoeveelheid paling en karper die daar kon worden gevangen. Elke morgen was onze eerste tocht van de zolder naar de kelder waar een grote zinken kuip stond. En daarin krioelde de vangst van de nacht.

'Ons pa' was natuurlijk, en is nog steeds, een verwoed visser met de kruisnet. Het was schrikbarend wat er allemaal op één nachtje kon worden samengevist. Daarmee kenden we dan ook het menu van de dag: paling in 't groen, in't rood, in 't bruin, karper en witvis gebakken, gestoofd, gekookt, gerookt, tot de graten langs onze oren uitkwamen. Dan moesten we de fiets op en, nadat de familieraad (ons ma) had beslist wie we nu eens een pleziertje wilden doen, begon onze martelgang. "Tante Rozien, met de groeten van ons pa" – "Nonkel Lowie, met de groeten van ons ma". Zie je ons daar al rondzeulen, twee arme bloeikens van kinderen! Een geluk was nog dat we tenminste niet moesten schooien om de vis kwijt te raken en af en toe viel er wel eens een frank pree van de kar.

Ik denk niet dat het nodig is om naar een spikoloog te gaan om uit te 'vissen' waarom mijn zus en ik een beetje allergisch zijn voor paling. De diepvries werd pas later uitgevonden...

\* in de tijd waarin dit verhaal zich afspeelt was er op deze ondermaanse wereld nog geen sprake van mijn twee lieve broers, laat staan van mijn bemanning en het is maar nadat ik de wereld goed genoeg vond dat zij mochten komen

Met dank aan Fernand van Den Keybus

Nummer 36 is nooit gepubliceerd, en over de datum (mei) van nummer 37 bestaat twijfel. Maar dat doet geen afbreuk aan de kwaliteit natuurlijk (nvdr).

## Colofon

### Bestuur

- Lieve Verheyden,  
Lemsteraak Jonge Sinjoor  
tel +32 (0)495 32 21 53
- Jan Aerts,  
Tjalk Maria-Magdalena
- Dirk Ramakers,  
Jacht Wodan
- Jan Rutten,  
Pakschuit Amande

### E-mail

[info@historisch-vaartuig.be](mailto:info@historisch-vaartuig.be)

### Website

[historisch-vaartuig.be](http://historisch-vaartuig.be)

### Facebook

[Historisch Vaartuig](#)

### Redactie

[Jan Rutten](#)