



Vlaamse vereniging
tot behoud
van
historische vaartuigen vzw

www.historisch-vaartuig.be

Nieuwsbrief 75, oktober 2016

Verantwoordelijke uitgever: VVBHV

Beste lezer,

We mogen niet klagen: de weergoden waren ons gunstig gestemd het voorbije (vaar)seizoen. Hopelijk hebben jullie dus veel en goed-geluiemd gevaren.

Redenen genoeg om bij de open aard herinneringen op te halen, foto's te herbekijken en te becommentariëren, al dan niet voorzien van pijp en borrel. Edoch, er zijn ook nog enkele zaken die je nog voor de winter moet doen, zoals je schip winterklaar maken. Vergeet niet, zeker als je stulp in het water blijft, de nodige maatregelen te treffen.

Een andere opdracht die we willen meegeven is: lees de ingestuurde brief van twee bezorgde leden. Hierin wordt mooi verwoord wat uitgebreid aan bod kwam gedurende de laatste algemene ledenvergadering. Het enige wat we hieraan willen toevoegen is: lees, denk na en handel!

Het bestuur

Brief van betrokken leden

Robin en Marjan

Welke richting willen we uit met de VVBHV?

Deze vraag werd gesteld op de algemene vergadering.

In het verleden waren we een club voor de activiteiten en samenhang, momenteel zijn we een vereniging die promotie voert voor varend erfgoed, misschien willen we naar meer inspraak in het beleid? Concreet: Willen we een club van booteigenaars blijven die individueel aan hun schip werken en waarvan een (klein) deel 1x per jaar samenkomt op OMD of willen we een vereniging worden die mee het beleid i.v.m. historische vaartuigen probeert uit te stippelen.

Zelfs indien we kiezen voor optie 1 moet er wat veranderen. Er komt weinig of geen respons op de vraag van het bestuur naar artikels of inzet. Het is al jaren een pijnpunt dat we steeds dezelfde mensen tegenkomen op clubactiviteiten (OMD, algemene vergadering, ...), dat steeds dezelfde mensen zich inzetten voor het voortbestaan van de club. Bij de algemene vergadering is het steeds puzzelen met volmachten en aanwezigheden om rechtsgeldig te vergaderen. Op zich is dit een probleem waar vele verenigingen mee te kampen hebben, VVBHV is niet alleen in dit geval. Kort samengevat zijn we momenteel een groep mensen die lidgeld betalen voor 10 keer per jaar een nieuwsbrief te ontvangen.

Dit jaar heeft het bestuur gekozen om geen OMD te organiseren wegens te veel evenementen dat weekend. Wij vinden dit spijtig maar tot op heden heeft er niemand geprotesteerd en een tegenvoorstel gedaan. We wachten op een vervangende activiteit en hopen dat dit uitstel geen afstel zal worden. Vraag is of dit wel houdbaar is want alles draait op enkelingen die zich steeds moeilijker kunnen motiveren. Met enkele extra mensen die zich af en toe willen/kunnen inzetten kunnen we op deze manier nog verdergaan.

Indien we voor optie 2 kiezen, namelijk een vereniging die mee het beleid helpt te sturen hebben we een heel sterke mentaliteitswijziging nodig, hebben we een groter aantal leden nodig die zich mee willen inzetten. Onder onze leden zullen er wel een aantal experts zijn of mensen die zich echt willen verdiepen in één of ander topic en daar tijd willen insteken. Mee invloed willen uitoefenen op het beleid houdt in dat er veel vergaderd wordt in allerhande commissies, opzoekingen nodig zijn, overleg plegen etc. Kortweg veel tijdrovende activiteiten die niet altijd even nuttig lijken of resultaten op korte termijn laten zien. En laat ons realistisch zijn, hoe gemotiveerd ons bestuur ook is, met 4 personen kunnen ze dit niet klaren.

Een laatste optie die we hierbij willen aankaarten is toenadering zoeken bij een andere vereniging onder het motto samen staan we sterk. Alvast één punt dat dan moet worden meegenomen is de eigenheid van de vereniging.

We doen nogmaals een oproep naar iedereen, denk er hier even over na en laat het bestuur weten welke richting dat jullie uitwillen met het VVBHV in de komende jaren. Of nog beter, kom naar de algemene vergadering en laat uw stem horen.

Robin en Marjan van Kobe



OM TE WETEN

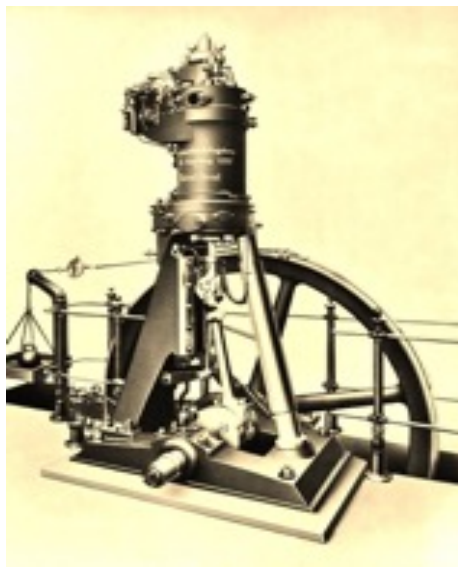
Rudolf Diesel, uitvinder, denker en wereldreiziger

Jean Westerlinck

Berlijn - Augsburg, 1895 - 1897

De tweede testmotor

Op een dag kwam onaangekondigd de directeur van Krupp, Gillhausen, langs. Hij betrad de proefbank terwijl de motor "wunderschön pflichtschuldigst" aan het draaien was. Hij bleef een tijdje naar de machine staren en verdween even geruisloos als hij gekomen was. Kort daarna besliste Krupp met deze motor nog lang duurproeven te doen.



Ondertussen besloot Diesel dat hij zijn levenskind zou loslaten en er een beetje afstand van moest nemen en zichzelf wat rust gunnen. Dit kon, want hij was omringd door goede, betrouwbare medewerkers, zoals Heinrich von Buz, Lucian Vogel, Fritz Reichenbach e.a. De familie Diesel verhuisde dus naar München in oktober 1895. In november zouden de duurproeven aanvatten. Door allerlei bezoeken van belangstellenden met bijhorende demonstraties liep het uit tot mei van 1896 om deze proeven aan te vatten. De motor liep probleemloos gedurende zeventien dagen, van 's morgens tot 's avonds! Ondertussen was de tweede, nieuwgebouwde motor klaar. De eerste werd afgebouwd en aan de kant gezet. Daar waar de eerste motor alleen door de persoon Diesel ontworpen werd, ging het bij de tweede motor al om een samengaan tussen meerdere bedrijven en personen, waaronder de Krupp-fabrieken en Augsburg. Dit had als voordeel dat de kennis en de inbreng van ingenieurs, monteurs en meestergasten leidde tot overleg. Hierdoor kwam men tot nieuwe inzichten en tot goedkopere methodes bij de fabricatie van de nieuwe onderdelen.

Een nadeel was dat in deze fabrieken hoofdzakelijk stoommachines of gasmotoren bouwden, waardoor in elk van deze er fanaten waren die de nieuwe "warmtemotor" niet gunstig gezind waren. Soms ging men zelfs tegenwerken, uit angst niet mee te zijn of om hun werk te verliezen.

De nieuwe motor sprong onmiddellijk aan bij de eerste start. Het was december 1896. Tegen einde januari 1897 had Diesel een volledige motor, met alles erop en eraan, zoals hij meer dan 100 jaar lang zal blijven. De normale diesel viertaktmotor was ontstaan, met injectiepomp, verstuivers, de schikking van de in- en uitlaatkleppen, startinrichting, vorm en maten van de cilinder en de zuiger, centrifugaalregulateur. Er werd een brandstofverbruik gemeten van 258 gr per pk per uur, dit is een rendement van 25%, meer dan het dubbele van gelijk welke andere machine uit die tijd. Op gedeelde kosten tussen Augsburg en Krupp liepen de proeven van de eerste echte functionele diesel verder tot 30 juni 1900. Het principe van Diesel is tot op heden behouden en zal nog jaren meegaan.

Diesel en de licencies, brevetten en patenten

Tussen de testen in kon Rudolf Diesel niet stil blijven zitten. Hij sprak zijn relaties aan, ging potentiële bedrijven bezoeken om een licentie (een toelating tot produceren) te verkopen om de dieselmotor te bouwen. Een licentie liep gedurende 15 jaar vanaf de uitgifte van het document. Het omvatte een contract dat de algemene en bijzondere voorwaarden betrof. Er was een eerste instapkost waarvoor de koper alle tekeningen en nodige toelichtingen kreeg om de motor te bouwen. Jaarlijks was er verder een licentiekost waardoor de koper alle wijzigingen die zich in de loop van het jaar hadden voorgedaan aangeboden kreeg.

Hoeveel bedroegen deze kosten? Nemen we als voorbeeld de overeenkomst Carels-Diesel van 30 april 1894 (zie hoofdstuk "Carels"). Bij aanvaarding van de overeenkomst:

- 20.000 BEF instapkosten
- 25 % op de netto verkoopprijs van elke motor
- 15% op de netto verkoopprijs van elke motor, met een minimum van 20.000 BEF/jaar tot een bedrag van 180.000 BEF bereikt werd (min. 9 jaar).

Dit was een schappelijk bedrag, zeker in vergelijking met het bedrag van 10 jaar later bij Adolphus Busch (zie verder)!

Dat Rudolf Diesel niet stil is blijven zitten blijkt uit de lijst van de vele licenties en overeenkomsten die hij gesloten heeft over de hele wereld: zowat een 30-tal in 5 jaar. Wetende dat het soms gepaard ging met vele vergaderingen en besprekingen en dat er soms meerdere bezoeken en reizen nodig waren, is het duidelijk dat Rudolf Diesel een wereldreiziger was. Hij ging naar Rusland en tweemaal naar de V.S., o.a. in 1904 naar St-Louis op uitnodiging van Adolphus Busch (Budweiser brewery). Diesel had hem een licentie-contract voor de VS en Canada verkocht ter waarde van 1 miljoen DM.

In 1912 ging hij een tweede maal naar de VS en bracht o.a. een bezoek aan Thomas Edison. Deze had enige tijd voordien verklaard dat, gezien de vooruitgang van de dieselmotor in de VS, het ontwikkelen van deze machine een van de grootste weldaden voor de mensheid zou worden.



Diesel (l.) en Edison (r.) in het labo van Edison.

Wordt vervolgd.



Phenol

Jef Beernaert

Jef Beernaert had de kans om een opmerkelijk figuur te interviewen: Jozef Vanhuffel, geboren op, en later werkzaam als machinist/stoker op een opmerkelijk schip, de Phenol. Het werd een boeiend verhaal, dat we in episodes opnemen in de nieuwsbrief.

Jozef Vanhuffel, geboren op het schip en oud machinist/stoker op de Phenol, brengt zijn verhaal



Phenol, meestal *de Phenol* genoemd, een tankschip van 43,78 m lang en 6.40 m breed met een laadvermogen van 260 ton, werd in 1904 gebouwd bij 'Wilton's Machinefabriek en scheepswerf' te Rotterdam. Opdrachtgever was Burt-Boulton and Haywood Ltd, in de volksmond 'het teerkot van Zelzate' genoemd. De huidige benaming van de in 1887 opgerichte fabriek is Rütgers Vft. De aankoopprijs bedroeg 42.000 gulden of 105.000 Belgische franken (1 gulden was toen 2.5 fr waard, met WO1 werd de koers herzien en werd 1 gulden gelijkgesteld aan 18 fr).

De Phenol is reeds enige tijd uit de vaart. Ze slijt nu haar oude dagen in Duitsland in het Westfaalse Industriemuseum van Dortmund. Dat het schip de sloophamer overleefde mag een klein wonder heten, het heeft, op zijn zachtst uitgedrukt, een turbulente geschiedenis achter de rug.

De Phenol werd, zoals reeds gezegd, in 1904 gebouwd bij Wilton in Rotterdam in opdracht van de teerfabriek in Zelzate en kreeg het machinenummer 279 ingeslagen. Stoomschepen in de binnenvaart waren eerder nog zeldzaam. Er werd nog volop gejaagd met paarden, op mankracht of met treintjes. Op groter water werd gezeild en in konvooi gesleept door stoomslepers. Het was ook het tijdperk waar de eerste petroleum- en zelfs dieselmotoren hun intrede maakten. De stoommachines waren echter steeds zeer betrouwbaar, dat kon je van de eerste generatie verbrandingsmotoren niet zeggen. Vandaar waarschijnlijk de keuze voor stoomaandrijving.

Het is een mooi gelijnde stijlsteen, volledig geklonken, met veel glanzend koper en een grote schouw, gebouwd als tankschip.

Het had echter niet zoals bij de huidige schepen dubbelwandige tanks aan boord, maar er werden 3 waterdichte schotten en 1 langschot in geklonken zodat 6 afzonderlijke enkelwandige tanks ontstonden. Het vlak was 1 cm dik, de romp 8 mm.



De stoommachine had een vermogen van 45 pk. De ketel, ook door Wilton gebouwd (N°444) had 2 vuurgangen. De machine is van het unieke Verticale V-Triplex expansietype. Dit betekent dat de opgewekte stoom 3 cilinders doorloopt, hoge druk (max. 12 kg/cm²), midden druk en lage druk, voor deze terug in water wordt omgezet. Het maximum toerental bedroeg 250 omw/min. Het schip had geen keerkoppeling, om achteruit te slaan moest de motordraairichting omgekeerd worden. Er was 1 schroefas met een gietijzeren vierbladsschroef van 1.45 meter diameter. De topsnelheid lag rond de 16 km/uur, en dit met amper 45 stoompk!

De Phenol kon 10 ton water bunkeren en was uitgerust met een condensator om de afgewerkte stoom te recupereren tot water. Er was ruimte voor 25 ton kolen (vetnoten). Het gemiddelde verbruik lag op zo'n slordige 1300 tot 2000 kg per dag.



Het op druk brengen van de ketel, dus van koud naar werkdruk, duurde een volledige nacht. Indien er te vlug en te hevig gestookt werd kreeg men immers gegarandeerd lekkage in de vlampijpen en moest er hersteld worden, daarom werd het vuur maar zelden gedoofd, het werd afgedekt zodat alleen moest opgestookt worden om de ketel bedrijfsklaar te maken.

De Phenol beschikte over zijn eigen 6-duimpomp, vanzelfsprekend ook door de stoommachine aangedreven, om de ruimen te laden en leeg te pompen,. In de ruimen lag een buizensysteem om stoom door te blazen, dit om de stroperige brij op te warmen en vloeibaar te maken voor het leegpompen begon.

In oorsprong had het schip een 5-koppige bemanning; kapitein, stuurman, machinist, stoker en matroos. De kapitein had een ruime kajuit ter zijn beschikking, de bemanning moest in het vooronder zijn potje koken.

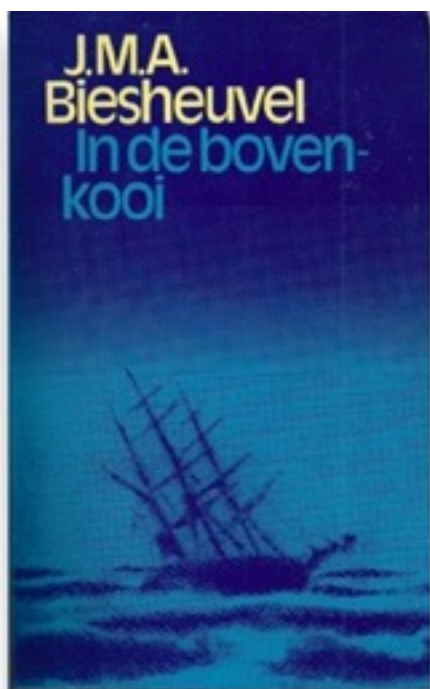
Wordt vervolgd



OM TE LEZEN

In de bovenkooi

Jan Rutten



Jacobus Maarten Arend Biesheuvel werd op 23 mei 1939 te Schiedam geboren. Hij beleefde daar een gelukkige, religieuze jeugd. Maar in zijn latere leven kampt hij met psychische problemen. 'In de bovenkooi' begint zelfs met een verhaal ('De heer Mellenberg') over een verblijf van de schrijver in de psychiatrische inrichting Endegeest vanwege diens wanen. Ook daarbuiten heeft hij dagelijks pillen nodig om te kunnen functioneren.

'In de bovenkooi' omvat achtentwintig verhalen die willekeurig gerangschikt zijn. Er zijn in de verhalen terugkerende thema's te vinden zoals eenzaamheid, angst, verdriet. In een aantal verhalen vertelt de schrijver over zijn ervaringen als ketelbinkie. Het leven van de jongeman is hard, vooral doordat de oudere zeelui hem vaak genadeloos pesten.

In veel verhalen heeft de Biesheuvel zijn mening over de wetenschap en geloof. In 'De grote gieter' komt een man in de hemel, waar hij gedwongen wordt altijd psalmen te zingen die hij niet kent en kan God niet eens zijn eigen regeninstallatie repareren.

'In de bovenkooi'
J.M.A. Biesheuvel
236 pagina's
Meulenhoff 1974



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

Frans en zo...

Wim De Graaf

Een vriendin van Gineke is aan boord. Zij heeft een nare tijd achter de rug en vaart met ons een paar weken mee. Ik heb de naam om in elk dorp of plaats in het buitenland een flappentap op te zoeken en die jaren daarna ook weer blindelings te vinden. Met drinkwaterkranen heb ik ook zo iets.

Zo komen wij aan bij sluis Itter (Ittre) in het kanaal van Brussel onderweg naar het hellend vlak van Ronquières. Ik weet dat daar een aftappunt is, goed om water te bunkeren dus, want met een logé aan boord is het drinkwater natuurlijk sneller op dan anders.

Nadat we water hebben getankt, spoelt de vriendin terloops even met de waterslang een beetje troep van het dek. Prompt krijgt ze ongenadig op d'r falie van de sluiswachter, want die denkt dat ze de hele boot met drinkwater aan het boenen is. Hij begint als een idioot, zonder dat we begrijpen wat er loos is, te schelden! Nooit en te nimmer zoiets meegemaakt. En zeker de logé niet. Die heeft in haar hele leven nog nooit iemand kwaad gedaan. Hij raast en hij tiert en hij brult, half in het Frans en half in het Nederlands. Er komt geen eind aan. Ik probeer de zaak een beetje te sussen. Hij luistert niet. Ik moet mee naar het bureel. Paspoort en alle bootpapieren meenemen! Het is toevallig ook nog een hele grote vent met een warrige grijze baard. Een soort oermens! Ik weet ook niet wat ik met de situatie aan moet! Dus ik volg hem maar gedwee.

Een lange smalle draaitrap op, naar zijn bureel! En daar begint het spektakel opnieuw.

Hoe de vrouw het in haar hoofd haalt om de hele boot met drinkwater te spoelen. Met 'de l'eau potable!' Schandalig! Het is ongehoord. Hij geeft me nog steeds geen kans om één woord te zeggen. Hij duikt



het archief in en komt terug met een hele stapel proces-verbaal formulieren! Namens de Procureur des Konings of zoiets. Eindelijk houdt hij twee tellen zijn waffel en ik probeer uit te leggen, dat de vrouw alleen even een beetje troep wegspoelde. Dat ze echt niet de hele boot heeft schoongemaakt. Dat we elkaar verkeerd begrijpen doordat we twee verschillende talen spreken. Hij wordt nog kwader. Hij ontploft bijna. Opnieuw krijg ik alle verwijten rond m'n oren. Ik word het zat. In mijn beste Frans probeer ik uit te leggen dat hij dan maar moet gaan schrijven. Als het niet anders kan. Dus schrijven maar, dat proces verbaal. Als hier de doodstraf nog bestaat en ik veroordeeld word, dan kan ik het misschien nog een beetje goedmaken tegenover de Belgische staat. Kijk maar, en ik toon hem mijn officiële *donorverklaring*, die ik uit mijn portefeuille heb getoverd. Enfin, het hele spektakel duurt zeker drie kwartier. Ik heb weinig zin om echt een proces-verbaal aan mijn broek te krijgen en daarom gooi ik het op een andere boeg. Ik praat met hem mee, zeg geen gekke dingen meer en voer een heel toneel stuk op. En met succes kennelijk, want het drama loopt met een sisser af. Het blijft bij een waarschuwing en ik beloof plechtig dat ik alles zal proberen om te voorkomen, dat de vrouwen zoiets vreselijks ooit nog eens zullen doen. We gaan bijna als vrienden uit elkaar.

Groeten van de IJtunnel 1



GA EENS NAAR...

Museumwerf Vreeswijk

Jan Rutten

Wil je zien hoe het was om te leven en te werken aan boord van een oud binnenvaartschip?

Wat komt er kijken bij de restauratie en het onderhoud van een historisch schip?

Deze en vele andere vragen worden beantwoord door een bezoek te brengen aan de Museumwerf Vreeswijk.



In De Roef kan je zien hoe het leven aan boord was. Er is de Werkende Werf, waar doorlopend aan historische (bedrijfs)vaartuigen gewerkt wordt.

In een segment van een spits staan oude motoren opgesteld die je in werking kan zien.

Je vindt er, in de museumhaven, eveneens elf historische bedrijfsvaartuigen.

Dit en veel meer kan je bewonderen, het hele jaar door op zondag. Nog tot 30 november ook op woensdag en donderdag.

Wens je meer info, ga dan naar www.museumwerf.nl

UITDRUKKING VAN DE MAAND



In de aap gelogeed zijn...

Jan Rutten

Betekenis: Slecht af zijn, pech hebben

Een mogelijke scheepsverklaring is de volgende. Wanneer er geen plaats meer aan boord was, moest men in de zeilkooi slapen. De aap, een zeil dat alleen met rustig weer gevoerd werd, werd dan als matras of deken gebruikt. Dat was niet echt aangenaam en erger werd het wanneer het nauwelijks woei. Sowieso een erg vervelende situatie voor een zeilschip, maar als dan de aap gehesen moest worden en men dus, niet alleen langzaam vooruit kwam, maar ook nog zijn beddengoed kwijt raakte, was het helemaal vervelend.



BORREL VAN DE MAAND

Daiquiri

Jan Rutten



De daiquiri is een absolute klassieker. Personages uit boeken en films drinken deze cocktail, maar ik wist eigenlijk niet waaruit hij gemaakt wordt. Het drankje ziet er stijlvol en elegant uit, maar was dat oorspronkelijk absoluut niet. Britse zeelui dronken de voorloper van deze Caraïbische cocktail, die toen simpelweg bestond uit hun rantsoen: rum, water, limoenen en suiker.

Voor een vol glas pers je 1,5 limoenen. Voeg 4,5 cl rum en 2 el suikersiroop toe in een blender. Voeg gemalen ijs toe. Uitgieten in een Martini-glas. Garneren met een limoenschijfje.

Santé!



SPREUK VAN DE MAAND

*Wim De Graaf verzamelde spreuken met als onderwerp: water.
Graag brengen we ze in deze rubriek.*

Water speelt voor Nederland een grote rol. Dit is terug te vinden in de vele spreekwoorden en gezegden waar water in voorkomt.

Water naar de zee dragen:

iets naar een plaats brengen, waar er al genoeg van is, iets overbodigs doen.

Water bij de wijn doen:

zijn eisen matigen, zijn voorwaarden minder streng stellen.



Het is als een storm in een glas water:
het stelt niets voor, het is niet ernstig.

Loop niet in het water!:

spottend gezegde voor iemand die zo met zichzelf of met zijn mooie kleren vervuld is, dat hij niet ziet waar hij loopt.

Er zal nog heel wat water door de Rijn stromen, eer dat gebeurt:

het zal nog lang duren.

Hij is weer boven water:

hij is weer uit de nood (van een drenkeling die zichzelf heeft weten te redden).

Hij is onder water:

hij is aan de zwier.

Het feest is in het water gevallen:

het is geheel mislukt; letterlijk door de regen, figuurlijk door enige andere oorzaak.

Dat valt in het water:

de grap wordt niet opgepikt.

In troebel water is het goed vissen:

men kan makkelijk gebruik maken van de moeilijkheden van anderen, men kan daar makkelijk zijn voordeel mee doen.

Op zulke waters vangt men zulke vissen:

van zulke personen kan men zo iets verwachten, kwaad gezelschap brengt tot verkeerde daden. Ook: zulke werken brengen zulke gevolgen mee, men krijgt loon naar werk.

Stille wateren hebben diepe gronden:

mensen die zich niet uitlaten hebben heel dikwijls diepe gedachten, ze zijn meer dan ze schijnen.



OPROEP

Versterk het bestuur!

Bestuur

Zoals reeds eerder 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

Kipfilet met mozzarella in tomatensaus

Jan Rutten

Een recept dat je makkelijk kan maken aan boord. Heb je de luxe van een oven in het kombuis, dan kan je op het einde het gerecht nog even grillen, maar nodig is dat niet.

Ingrediënten

- 4 halve kippenfilets
- 2 bollen mozzarella
- 2 blikken tomatenblokjes van 400g
- 3 teentjes look
- 20 zwarte olijven
- 2 tl gedroogde provencaalse kruiden
- peper en zout
- olijfolie

Bereiding



Kerf de kippenfilets enkel malen in tot op halve diepte en bak ze in enkele lepels olijfolie rondom mooi bruin gedurende 2 minuten.

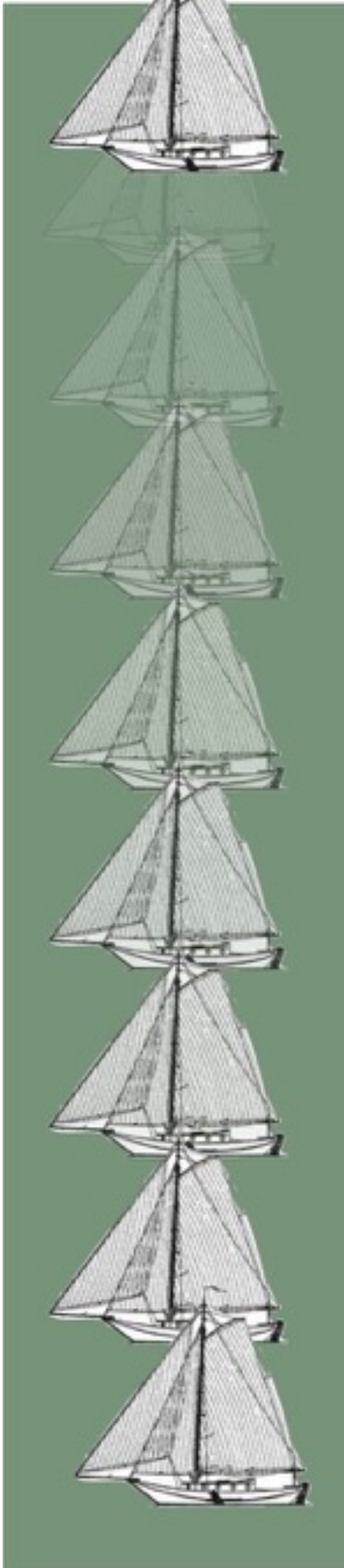
Voeg look, tomatenblokjes, olijven, kruiden, peper en zout toe.

Laat nog 5 minuten sudderen en keer halverwege de kipfilets om.

Snijd de mozzarella in schijven en verdeel over de kip. Maal er peper over laat 1 minuut grillen.

Indien je niet kan grillen, schep dan de tomatensaus over de mozzarella en laat nog even op het vuur staan (om de kaas te laten smelten.)

Smakelijk.



OESCHAERTIAANTJE

39

Varen, februari 1978

‘Drakoniaentje’, of: hoe wordt men zeevaarder.

Eenvoudig. Op een avond zegt een collega “Waarom ga je niet varen? Een boot kopen voor uzelf. Dat is hét ideaal!”

Mijn antwoord “Hoofdje gevallen?” (“Kopke” is onbeleefd).

Zijn antwoord “Varen, heerlijk. Mijn nieuwe boot is bijna klaar. Apropos, ik weet een goede okkasie te koop.”



Resultaat: ergens in een oud donker on-eindig-groot ex-kolenmagazijn, aan de toen nog onbeschaafde boorden van de Durmemonding, stonden wij te kijken naar een hoog, groot, overdonderend gevaarte. In mijn onervaren ogen het grootste schip dat ik ooit op ’t droge had aanschouwd.

“Als dat geen okkasie is? Zeven-en-eenhalve meter lang (met nadruk op die zeveneneenhalve), Ford 8-cilinder, alle comfort, weegt zeker 3 ton, trotseert het zwaarste weer, enz... Zit wel al een paar jaar binnen, hier en daar moet een ganginge

tje vervangen worden, maar ik ken iemand die dat goed en goedkoop herstelt. Allee, voor vijfenzeventig krijgt ge hem.”

“Wadde, voor dat wrak? Vijfenzeventig?”

“Ja, vindt gij vijfenzeventighonderd frank teveel voor zo’n schip?”

Wij dachten dat het over -duizend ging. Maar na nog wat afbieden waren wij de gelukkige bezitters van een zeewaardig schip met achtcilindermotor en met een mooi serviesje aan boord voor tweeduizendvijfhonderd frank !

Fier als een gieter draaide ik rond de boot. Fantastisch, wat een lijn, scherp kopke, goed rond buikje, een ‘kontse om te tutse’ - ’t schijnt dat ze dat in Friesland van een goed gevormd (scheeps)achterste zeggen.

Het eerstvolgende weekend begon het. Het bleek alras dat we wel wisten waaraan we begonnen maar het einde was lang niet in zicht. Een ‘buitenuurse’ sloopshersteller nam de wanhopige taak op zich om de romp min of meer te herstellen. Enorme bewondering heb ik voor de manier waarop zo’n vakman een eiken plank ‘brandt’ om ze de vloeiende sloopsvorm mee te geven. Met brandend riet en met water wordt de plank door gewichten getorst en gevormd tot de juiste zwee. Na vele dagen krabbersarbeid stond onze draak in zijn hemd, of beter gezegd, zonder hemd. En dan begon het gesleur met verfpotten en -borstels. Feitelijk kwam het erop neer dat na een paar uur de boot een beetje geverfd was en wij heel veel. Maar goed, klaar kwam hij.

En dan was er dat fameuze bakbeest: de Ford achtcilinder. Die moest allereerst in revisie. Het fordje werd uit de boot gelicht. Klinkt

Colofon

Bestuur

- Lieve Verheyden,
Lemsteraak Jonge Sin-
jaar
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

Website

historisch-vaartuig.be

Facebook

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

eenvoudig. Alles wel beschouwd zou dat scheepje ook gelopen hebben met een motor van een tweepeekaasje, maar ja, de vorige eigenaar was garagist en noblesse oblige...

Intussen hield ons brein niet op te zoeken naar een passende naam. Na al de last en miserie was er maar één naam die geldig bleef: Drako (afgeleid van draak...)

En dan, met gejubel in het hart en met veel harde woorden, kwam het langverbeide ogenblik: Drako ging het ruime sop inglijden. Ik had visioenen van statig rondrijven, wat zeg ik, het water doorklieven met machtig geraas en veel geschuim.

Helaas, het hoogwatergetij kwam die dag niet hoog genoeg, de sporen gingen niet ver genoeg en dus ging de wagen maar mee de Durme in...

Als een pauw stond ik aan boord van de pas te water gelaten Drako. Maar hoho, water, water en nog eens water, niet alleen buiten de boot maar vooral binnen. Mijn pauwenfierheid daalde naargelang mijn voeten natter werden... Snel werd Drako in een geultje getrokken zodat hij niet verder kon zinken. Na een drietal dagen was ook dat leed weer geleden. De boot trok dicht.

(Net als in de stationsromannetjes: wordt ooit wel eens vervolgd).

Met dank aan Fernand van Den Keybus

Nummer 38 is bij ons weten nooit gepubliceerd (nvdr).