De Patrijspoort

bpost
PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE

Afgiftekantoor: Gent X
P-922364

25 JAAR

Driemaandelijks tijdschrift

Editie september-oktober-november 2018
Editie oktober 2018 - n°4

YACHTING MERELBEKE

Verantwoordelijke uitgever:
André OGIERS
Achterdries 56/202
9050 Gentbrugge

POOL 4U

ZWEMBAD- EN VIJVERTECHNIEK

www.pool4u.be / 050 71 30 02

RAIN 4U

BEREGENINGEN OP MAAT

www.rain4u.be / 050 71 30 02

In ons blad

• Voorwoord	Tim Remaut
• Uit de reeks Kromme Kronieken	Ray van Rieme
• Vervuiling in de brandstoftanks	J. Beernaert, Voorzitter WM
• Toelichting op de nieuwe pleziervaartwetgeving	Dennis De Grootte
• Groenten in een gezond Bootdieet	Mie Remaut-De Winter
• Getijtafels	Rocco lioi
• Wist je dat	Thomas Calis
• Cleobulus IV naar Straatsburg	Tim Remaut
• Heldendicht	Ray Van Rieme
• Ambetante ballade	Ray van Rieme
• BBQ Yachting Merelbeke	
• Seizoensafsluiting VPF 2018	

Colofon

De Patrijspoort is een uitgave van VZW Yachting Merelbeke
Achterdries, 56/202 - 9050 Gentbrugge

Gsm: 0489 606802
Mail: secretariaat@yachtingmerelbeke.be
redactie@yachtingmerelbeke.be

Voorzitter: André Ogiers

Clubhuis: Sluisweg 1 - 9820 Merelbeke
Tel. 09 245 16 57

Hoofdredactie: Tim Remaut
Het redactieteam werkt vanuit het clubhuis:
Pascale Huyge - Ray van Rieme - Brigitte Adam - André Ogiers - Mie Remaut - De Winter - Thomas Calis
Dennis De Grootte - Rocco Lioi

Verantwoordelijke uitgever: André Ogiers, Achterdries, 56/202, 9050 Gentbrugge

CPS
BANK EN VERZEKERINGEN

Voor service en vertrouwen één adres

Uw onafhankelijk makelaar!

(FSMA 10413 – 101400cB)

Onze waarden :

- Familiebedrijf
- Persoonlijke aanpak
- Respect en vertrouwen
- Kwaliteit
- Correcte dienstverlening
- Onafhankelijk
- Professionalisme

CPS verzekeringen – Fintro agent
Lindestraat 2
9090 Melle
Tel: 09 27 27 444
www.cpsbankenverzekeringen.be
info@cpsverzekeringen.be - cps@fintro.be

Voorwoord

Ik ben reeds aan de derde Patrijspoorteditie van 2018 bezig als hoofdredacteur.Ik ben fier dat het nieuwe Bestuur mij het clubblad toevertrouwd heeft.
De missie van de Patrijspoort is

- het continue communicatiekanaal zijn naar onze leden, en lezers.
- een verbinding zijn voor de leden.
- een identificatie van onze club zijn. Benadrukken van de familiale-vriendelijke sfeer die wij verwachten in onze club en van onze leden
- Een infopunt zijn voor wettelijke wijzigingen en belangrijke wijzigingen in het buitenland, die ons aanbelangen
- Een positief beeld ophouden van onze club
- Een publiciteit zijn voor onze Club en Watersport in het algemeen

Als hoofdredacteur neem ik de volle verantwoordelijkheid voor wat er in de Patrijspoort verschijnt, en toets ieder artikel of bijdrage aan de missie en doelstellingen van ons blad en club.
Wij zijn zeer verheugd dat sinds kort twee nieuwe redactieleden deel uitmaken van onze redactie. Welkom Thomas en Dennis.
Het zou fijn zijn als wij alle geledingen van ons botenbestand ook in de redactie van ons clubblad kunnen weervinden. De redactie bestaat nu uit schippers en twee schippersen van klassieke yachten en wij hebben niemand van de speedboot-slibway-leden. Ik zou het heel fijn vinden mocht iemand van deze schippers of schippersen éénmaal per drie maanden naar onze redactievergadering komen om de link met de speedboat-wereld te verzekeren. Wij willen een blad zijn voor de ganse club, voor alle leden zonder uitzondering.
Ik wil hier ook mijn waardering uitdrukken voor Pascale (“Pinky”) die de perfecte link verzorgt met onze web-site. Alles wat in de Patrijspoort verschijnt staat ook op Tinternet en omgekeerd, maar de web-site is sneller en dus actueler. Ook de geschiedenis van de Patrijspoort kan op het scherm gevonden worden aangezien Pascale alle uitgaven gedigitaliseerd heeft.
Dit is reeds het laatste nummer van de jaargang 2018.
Ik wil afsluiten met een warme oproep naar sponsors. Zij krijgen een advertentie in een mooi en klassevol clubblad.

Tim Remaut
Schipper van Cleobulus IV
Hoofdredacteur Patrijspoort

Activiteitenkalender

- 20 oktober 2018: Sluiting vaarseizoen
- 16 november 2018: Algemene vergadering
- 24 november 2018: Aankomst Sint Niklaas
- 15 december 2018: Kersthappening

Leden die een eigen voorstel hebben zijn steeds welkom op een bestuursvergadering.
Graag vooraf een seintje aan de voorzitter

DRUKKERIJ
verspecht.
www.verspecht.be • info@verspecht.be

Kromme kronieken door Ray van Rieme

Ge moet het toch maar doen.
Een kapitein spreekt nooit in zijn eigen, bij hem noemt dat "in dialoog gaan met zichzelf".
Voorts waakt hij erover om in de mate van het onmogelijke zijn instincten te **volgen.** Niet zonder risico want **volg**ens de **volg**elingen van het anti-**volg**forum zou wegens het onrechtmatig gebruik van het woord "**volgen**" voor hem en zijn na**volg**ers **volg**end ge**volg** kunnen **volg**en: een blaam met ver**volg**ens ver**volg**ing als ver**volg**. Kunt u nog **volgen**?
Pleziervaart is dus een hoogst performante uitdaging: men moet intellectueel, moreel, seksueel, financieel en weet-ik-veel paraat staan om zijn hoger doel te bereiken.
Volgens onze kapiteins een haalbare kaart, maar ge moet het toch maar doen…
Ook ik heb de "challenge" nooit uit de weg gegaan, zelfs niet op sportief gebied.
Als veertiger heb ik zowaar, zonder enige voorbereiding, de marathon van Gentbrugge "gelopen". Drie jaar na elkaar!
Misschien niet wereldschokkend, maar ge moet het toch maar doen…
Deze populaire marathon werd ingericht door de Civiele Bescherming van Gentbrugge en lokte onder het motto "Afzien voor het plezier" een resem recreanten.
Naast de sportieve prestatie was het vooral mijn bedoeling om enkele overtollige kilo's op het parcours achter te laten. Ten dienste van dat hoger doel kon men zich bij vertrek en aankomst door een Rode Kruisvrijwilliger officieel laten wegen. De man aan de weegschaal was niemand minder dan Cyprien Bula, ex-voetballer van Gantoise, die later in La Republique de Zaire hulpminister van sport werd.
Van de bank bij Gantoise naar een zetel in het Zairees parlement, ge moet het toch maar doen…
Gesteund door het publiek en door een rugzak vol energiegranen, poogde ik mij van bij de start in de kopgroep te nestelen, maar mijn benen dachten daar anders over.
"Is het nog ver?" hoorde ik mezelf na amper twee kilometer kreunen.
Wijselijk besloot ik dan om op eigen tempo de meute te volgen die spoedig tot een lange sliert was uitgedund. Ik was zowat de letter "r" van het woordje "sliert".
Het was een zinderende zomerdag en gelukkig stonden er langs de omloop talrijke stalletjes met ijsgekoeld water, frisdrank en bier opgesteld. Allemaal gesponsord!
Het zal u wellicht niet verbazen dat ik onderweg het koele gerstenat voldoende eer heb bewezen.
Zonder al teveel problemen bereikte ik het keerpunt waar men niet alleen van deskundige voetverzorging maar ook van roggebrood met bemosterde Gentse Kop kon genieten. Zeer voedzaam!
Drie boterhammen en nogmaals twee Stella's later vervolgde ik mijn pad maar spoedig sloeg de verzuring toe.
Om een lang verhaal van andermaal 21 km kort te maken: lopen lukte niet meer en ook stappen ging hoe langer hoe moeizamer.
Ondanks kramp en andere calamiteiten weigerde ik in de bezemwagen te stappen en bereikte uiteindelijk, binnen de toegestane tijd, de verlossende finish.
Na het ontvangen van het gebruikelijke eremetaal strompelde ik naar de weegschaal en zag, tot ongeloof van de inrichters en mezelf, dat ik 2 kg was bijgekomen.
Niet iets om fier op te zijn, maar ge moet het toch maar doen…
Andere spectaculaire sportprestaties schieten mij momenteel niet te binnen, maar moest ik mij in de loop van deze Kromme Kroniek nog iets belangrijks herinneren laat ik het u horen.
In afwachting neem ik u even mee naar het toilet.
't Is te zeggen: met vreugde kan ik u melden dat er in het Liedermeerspark een sanitair met lavabo werd neergeplant. De bevoegde mandataris genoot de grote eer om, niet zonder enige moeite, plichtbewust de eerste drol te leggen.
Constipatie of niet, ge moet het toch maar doen…
Daarna werd onder beleefd applaus de accommodatie voor "geopend" verklaard. Allen daarheen zou ik zeggen maar toch heb ik daar een paar bruine bedenkingen bij: Er is slechts 1 gemeen-

Hubo

MERELBEKE
GENT UZ
ZELZATE

Cans & Bottles

Cans & Bottles B.V.B.A.
Rietveldstraat 22
9090 MELLE
GSM : 0478/441.445

schappelijke wc voor minstens 20.000 parkbezoekers per jaar, mannen en vrouwen, allen op één en dezelfde pot!
Erg hygiënisch klinkt dat niet om van het gevaar van infecties, soa's, tyfus, cholera en et cetera nog te zwijgen. Bovendien had men blijkbaar vergeten om in de begroting een wc borstel te voorzien met alle gevolgen van dien.
Als u dat vergelijkt met onze clubtoiletten met een apart blok voor mannen en vrouwen, toegang voor rolstoelgebruikers en bovendien uitgerust met lavabo, douches en gevitamineerd wc papier, is dat al een goede reden om lid van Yachting Merelbeke te worden.
Toch ben ik het Liedermeerspark helemaal niet ongenegen omdat men, zowel in de chalet als aan de waterkant, onverwachte bezoekers kan ontmoeten.
De meest bizarre man die mij daar ooit aansprak was ongetwijfeld een zekere Romain die zichzelf Romanoff noemde.
Uit een ooghoek zag ik dat hij mij om zijn fiets benaderde terwijl ik juist een mooie karper ving.
"Het is dank zij mij dat jij hier vis vangt" begon hij zijn wonderlijk betoog.
"Hoezo?" vroeg ik verbaasd.
"Ik heb deze visvijver gans alleen achter mijn uren, met de blote hand uitgegraven" glunderde hij.
"Nochtans dacht ik dat de vijver uit een Scheldearm is ontstaan" opperde ik voorzichtig.
"Dat maken zij u wijs, omdat ze mij de eer niet gunnen" zei hij verongelijkt, "bovendien heb ik hier alle vis zelf opgestoken en uit eigen zak betaald!"
"Proficiat, u bent een held mijnheer Romanoff" reageerde ik plechtig.
"Dat is nog niet alles" vervolgde hij triomfantelijk "al de vis op de Schelde is ook door mij gekocht en uitgezet!".
"U verdient een standbeeld als dat allemaal waar is" lachte ik.
"Maar ik heb al een standbeeld mijnheer" riep hij in extase "het staat op het Emile Braunplein in Gent iedereen weet dat want Walter De Buck heeft het gemaakt!"
Ik was sprakeloos.
"Salut, ik ben ermee weg, want ik moet bij burgemeester Termont op de koffie" hoorde ik hem nog juichen. Hij spong op zijn roestige fiets en met een gelukzalige glimlach vertrok hij.
Later vernam ik van een wandelaar dat Romanoff een fantast was die al jaren in een open instelling verbleef. Die man loog niet bewust, hij leefde in zijn eigen virtuele wereld en was uitermate fier met wat hij in zijn leven, zogezegd, had gepresteerd.
Zogezegd of echt, ge moet het toch maar doen…
Waar gebeurd is in elk geval de derde plaats van onze Rode Duivels in het **EK** in Poetinland. Na de vroegtijdige uitschakeling van een resem titelkandidaten lag voor België de wereldtitel als 't ware voor het grijpen. Helaas werd de halve finale tegen een cynisch Frankrijk een spijtige afknapper.
In die "match van de waarheid" botste onze Gouden Generatie op een Franse muur en vond geen oplossing. Vooral Lukaku lukte geen enkele dribbel. Nochtans is hij een atletische tank maar tegen een sterke verdediging is zijn draaicirkel telkens te groot.
In de gewonnen match tegen Japan werd hij terecht de hemel ingeprezen omdat hij een voorzet van Meunier tot bij Chadli liet doorlopen, waarmee in feite gezegd wordt dat hij op zijn best is als hij de bal niet aanraakt. Sorry, Big Rom.
Onze beste Rode Duivel was ongetwijfeld Thibaut Courtois die tot topkeeper van het tornooi werd uitgeroepen.
Volgens mijn bron is hij bijna 3 meter lang, maar ge moet het toch maar doen…
Plots schiet er mij nog een persoonlijke sportprestatie te binnen waar ik uitermate fier op ben:
Ooit heb ik, in de kracht van mijn leven, van Calais naar Dover gezwommen. De ultieme kanaalovertocht!
Weliswaar in het zwembad van een schip, maar ge moet het toch maar doen…

Slijm in de dieseltank?

Tekst: Jef Beernaert

Tijdens de jaarlijkse ledenvergadering in november, georganiseerd door het VPF bestuur, werd een uiteenzetting gegeven door een medewerker van ADERCO MARINE over vervuiling in dieseltanks en wat je ermee kan aanvangen. De voordracht was vooral gericht op de toevoeging van additieven om de kweek van de micro-organismen in te dijken.
De opkomst was zonder meer groot. Ondanks de goede uitleg bleven velen toch nog met vragen zitten. Reden te over om deze onwelriekende zaak verder bloot te leggen.
Ook al heb je tot op heden nog geen brandstofproblemen gehad aan boord, misschien ben je morgen wel aan de beurt.

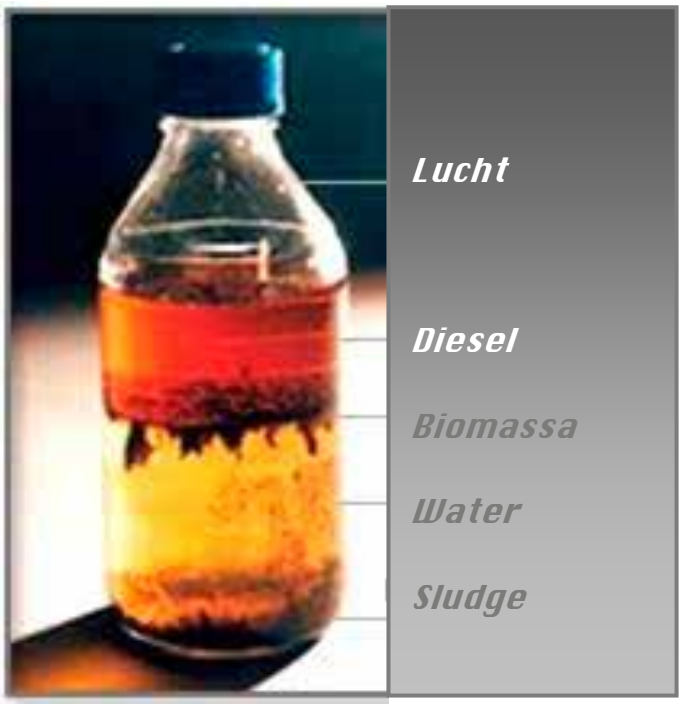
Diesel, Super, E10, B7: de brandstofkeuze ontwikkelt zich achter de schermen meer en meer tot een zeer complexe wetenschap. Internationale overeenkomsten, de technisch zeer veeleisende motortechnologie en vooral de steeds ambitieuzere emissienormen zorgen ervoor dat de harmonie tussen brandstof en motor stilaan verdwijnt. Het resultaat zijn chemische processen die in het brandstofsysteem tot verontreinigingen, afzettingen, verkolingen en verstoppingen kunnen leiden.
Of zoals de voordrachtgever het zo mooi verwoordde: **“ nog nooit was er zoveel brol in de brandstof als vandaag”.**

Storingsvrij “dieselen”met onze jachtmotoren? De zekerheden zijn de wereld uit!

VERVUILING VAN DIESELOLIE DOOR BACTERIEGROEI

De voorbije jaren werd meer en meer aandacht besteed aan het probleem van brandstofvervuiling door bacteriegroei en de daaruit voortkomende motorstoringen. Onder andere in een oud Kanaal 77 werd hierover reeds een artikel geschreven. Maar zoals dat gaat, zolang in je nabije omgeving geen probleem gemeld wordt, dan besteed je er maar weinig aandacht aan. Maar er zijn steeds meer bootbezitters die tot scha en schande ermee te maken krijgen. Steeds vaker dienen op ruw water reddingen te worden uitgevoerd als gevolg van motorstoringen, te wijten aan vervuilde brandstof en verstopte filters (in naar schatting 80% van de gevallen waar motorpech is).
Voldoende reden dat elke pleziervaarder er zich voldoende bewust van moet zijn en met verantwoordelijkheid naar dient te handelen.

Dieselpest: Een huwelijk tussen Water, Bacteriën, Schimmels en tijd



Bacteriën en schimmels zijn natuurlijke micro-organismen die blijkbaar een gezonde sexuele appetijt hebben in een waterig milieu en zich razendsnel voortplanten. Die beestjes sterven af en worden uiteindelijk een slijmerige substantie. Die komt vroeg of laat, meestal op ruwer water, in de brandstoffilters terecht die dichtslibben. De brandstoftoevoer verminderd of zal geheel blokkeren waardoor de motor geen eten meer krijgt, lucht zal aanzuigen en stilvalt.

Bacteriën komen overal voor. Niet alleen in ons lichaam, in eten, water en zelfs in de lucht, maar ook in velerlei industriële vloeistoffen (de metaalbewerkers onder ons kennen ongetwijfeld de stank in koelemulsies op verspaningsmachines na een verlofperiode). De aanwezigheid van bacteriën in brandstoffen, zowel diesel als benzine, is niet nieuw. Het is wel een feit dat de oude dieselmotoren, met minder gesofistikeerde injectiesystemen, minder gevoelig waren dan de nieuwe.

Voorwaarden voor bacteriegroei

De belangrijkste groeifactor voor bacteriën is de aanwezigheid van water en warmte. Zwavel in de brandstof was vroeger een belangrijke remmer, een gif tegen de schimmelgroei. Om milieuredenen is het zwavelpercentage in dieselolie van 0.08 % tot minder dan 0,001% teruggebracht. Meteen al een belangrijke oorzaak waarom we meer algengroei hebben in onze brandstoftanks.

Water is niet enkel de vijand voor brandstoffen maar ook voor het brandstofsysteem. Onze scheepsmotoren staan, zeker in de winterperiode, gemiddeld meer stil dan ze draaien. Tijdens lange stilstand kan het water, zelfs opgelost in de brandstof, de hoogprecieze injectiepomp en verstuivers aantasten, dit noemt men spleetcorrosie of putcorrosie.
Helaas kunnen we onmogelijk volledig uitsluiten dat er ooit water in onze tank komt, we kunnen wel enkele voorzorgsmaatregelen nemen om het zoveel mogelijk te vermijden.

Hoe komt water in de tank? Wat kunnen we er tegen doen?

1. Condensatievorming:

Condensatie ontstaat wanneer relatief warme vochtige lucht in aanraking komt met een koude wand. In ons geval is dit de wand van de tank. Belangrijk is te weten dat warme lucht meer vocht ophoudt dan koude lucht, hoe paradoxaal dat ook mag klinken.
Wanneer de tankwand dezelfde temperatuur heeft als de lucht is er geen condensatie.
In de winter is de lucht meestal koud en bevat minder vocht. Er zal automatisch minder condensatie zijn.
Er zijn 3 simpele oplossingen om condensatie extra buiten spel te zetten:

- De buitenkant van de tank zoveel mogelijk isoleren en zo de koudebrug wegnemen.
- Beluchtingsgaten van de dieseltank in de rustperiode dichtmaken, eventueel een bolkraan monteren of simpelweg dichtplakken met kleefband.
- De dieseltank in het najaar boordevol gieten. Condensatie is dan volledig uitgesloten. Maar dit heeft ook zijn nadelen waardoor toch dient overwogen te worden om dit niet te doen.
- Bij een zonnige lentedag kan door de opwarming van de brandstof de tank beginnen overlopen via de ontluchting.
- De brandstof staat een hele winter stil, ideale omstandigheden voor het kweekproces van de algen. Daar komen we straks op terug.

2. Slecht sluitende vuldop

Mogelijks de grootste oorzaak van water in de brandstoftank is een vuldop die niet goed meer afsluit. Veel jachten hebben een vuldop die is ingewerkt in het gangboord. Regenwater heeft de vrije loop boven de dop. In de draaidop zit meestal een rubberen afdichtring. Die kan scheuren, breken of versterven. Na enkele jaren is die aan vervanging toe. Een minimale kost, maar het wordt meestal over het hoofd gezien.
Een vuldop zonder goede dichtring laat gewoon het regenwater binnensijpelen.

Kijk ook de dichtring bij de drinkwatertank eens na. Meestal is dit ook hier de hoofdreden van onfris water door bacteriëngroei, want regenwater is een nest voor die beestjes.

3. Tanken bij een station met te weinig omzet

Een tankstation waar de diesel te weinig wordt ververst heeft ongetwijfeld water in de tank. Daarnaast zal ook hier reeds de bacterie volop aanwezig zijn. Er is maar 1 oplossing, een andere leverancier zoeken. Een tankwagen laten aanrukken is wellicht de veiligste optie, De tankwagen wordt zowat dagelijks ververst.

BIO BRANDSTOF

Er is een ontwikkeling in de motorbrandstoffen aan de gang die de bacteriegroei bevordert. De internationale politiek heeft besloten dat oliemaatschappijen sinds 2008 verplicht worden om een vastgesteld percentage biobrandstof toe te voegen aan onze standaard dieselolie. Bij wet is thans vastgelegd dat het bio-percentage elk jaar stijgt.
Het nadeel van biodiesel, gemaakt uit onder andere koolzaad, dierlijke vetten en frituurolie, is de hoge zuurtegraad en dat het hele fijne waterdeeltjes kan absorberen. Er zit dus water in de tank zonder dat we het zien. Onze beestjes zijn weer content en kunnen zich onbelemmerd voortplanten zonder dat we het zien!
Daarbovenop kan op termijn de stalen wand van de reservoir aangetast worden, zelfs bij roestvaststalen tanks. Die zal niet onmiddellijk doorroesten, maar er komt wel extra vuil in de filter terecht.

LUXX
PREMIUM
BELGIAN GIN

WIJNHUIS BOLLAERT,
Hundelgemsesteenweg 286
9820 Merelbeke-Flora
Tel 09/230 70 56
Fax 09/ 231 93 02
info@wijnhuisbollaert.be
www.wijnhuisbollaert.be

WIJNHUIS Bollaert

Distillery DE STOOP since 1861 Merelbeke (Belgium)

Gent-Selfwash
Nieuwevaart 1 - 9000 Gent
Open 24 uur / 24 uur - 7 dagen op 7
mobile +32 489 606 802
gentselfwash@gmail.com

GENT SELFWASH

Ternat-Selfwash
Assesteenweg 123 - 1740 Ternat
Open van 6h tot 23h - 7 dagen op 7
mobile +32 495 348 354
ternatselfwash@outlook.com

SAMENGEVAT

Door de verplichting van het bijmengen van een biocomponent, het sterk reduceren van de zwavel in combinatie met het immer onvermijdbare water in onze brandstoftanks, komt het fenomeen van filterverstopping de laatste jaren steeds vaker voor. Het is zaak daar iets tegen te doen.

HOE DE KANS OP BRANDSTOFPROBLEMEN VERKLEINEN

1. BRANDSTOFTANK

- MANGAT: niet elke tank heeft er een. Heb je die wel, maak er gebruik van om de tank om de 3 jaar eens te reinigen. Merk je daarbij een overmatige drab op, dan reinig je die met een bacteriedoder. (vb Bardahl grotamar 71). Het is belangrijk dat ook de wanden gereinigd worden.

- WATERZAK: Een waterzak is het diepste punt van de tank waar het water en de drab zich kan verzamelen. De aanzuigleiding die naar de motor loopt is hoger gelegen. Met een kraantje op dat diepste punt kan je het vuil en water aftappen.

- ISOLATIE: Isoleer de tank, zo voorkom je een koudebrug waardoor de kans op condens kleiner wordt. Tijdens het varen zal de tank minder opwarmen, de kans op bacteriegroei verkleint drastisch.

2. FILTERS

Elke motor heeft een fijnfilter. Monteer zeker een groffilter/waterafscheider, liefst dubbel uitgevoerd. Wanneer zich tijdens een vaartocht brandstofproblemen voordoen kan met een simpele omschakeling van filter A naar B toch verder gevaren worden. Een groffilter met waterafscheider is verkrijgbaar in glas, dan zie je zo of de brandstof vervuild is. Met het kraantje onderaan kan water afgetapt worden.

Er zijn ook magneetfilters op de markt waarvan wordt beweerd dat ze bacteriën buiten spel zetten.
Of je kan kiezen voor een centrifugaalfilter.
Die filters zijn stuk voor stuk hulpmiddelen om brandstof te zuiveren maar geen oplossing aan de grond van de zaak.
Vervang regelmatig de brandstoffilters en zorg dat je op vakantie steeds een reservestel mee hebt.

3. TOEVOEGING VAN ADDITIEVEN

- BIOCIDEN: Een biocide is een product dat ongewenste organismen tegenwerkt. Ze zijn verkrijgbaar als additief om in de brandstof te mengen. Een biocide maakt een vervuilde tank niet proper maar zal een propere tank wellicht ook proper houden.

- DETERGENTEN: Er zijn additieven op de markt die watermoleculen afstoten uit dieselolie. Het water zakt naar de bodem van de tank en kan daar afgetapt worden. (vb STARBRITE Startron, ADERCO)

4. DAGTANK

Het gebruik van een kleinere dagtank kan veel problemen voorkomen. Op ruw water is het slingereffect veel kleiner waardoor vuil minder gaat zweven en in de filters komt. Hij is ook makkelijker te reinigen en onder controle te houden.

Volgens de voordrachtgever zijn de moderne brandstoffen maar beperkt houdbaar voor ze gaan ontbinden, eens dat proces is ingezet is het onomkeerbaar. Er is sprake dat brandstoffen een houdbaarheid hebben van anderhalf jaar bij 20 °C, misschien moeten we dat met een korreltje zout nemen. De moderne motoren kunnen niet veel verdragen maar onze relatief oude diesels die op de meeste jachtjes staan opgesteld hebben een stalen maag en eten bijna alles op.
Zij die maar sporadisch uitvaren of uitgerust zijn met een ultramoderne common-rail motor, hebben mogelijks voldoende aan een dagtank zonder dat de hoofdtank moet opgevuld worden. Vul hem op voor je op vakantie vertrekt met verse diesel en je zal nooit last hebben van schimmels en slijm. Althans niet in je tank!?!

5. NOODPROCEDURE

Een reservebedon met brandstof, die minstens jaarlijks ververst wordt, kan dienst doen als noodtank. Bij problemen stop je gewoon de aanzuig- en retourleiding in de vuldop (diep genoeg), motor ontluchten met de hand-opvoerpomp en starten.
Met een beetje geluk ben je binnen de kortste keer opnieuw aan het dieselen.

Nu is duidelijk waarom de wetgever voorschrijft waarom elk jacht dient uitgerust te zijn met een reserve voortstuwingsinstallatie, of een stel peddels…

WILLE RONALD BVBA

ALGEMENE ELECTRICITEIT HVAC & BEVEILIGING

VERWARMING • AIRCO • DOMOTICA • AUTOMATISATIE • ZONNEPANELEN
SANITAIR • WARMTEPOMPEN • VLOERVERWARMING

PRIVAAT EN INDUSTRIE
NIEUWBOUW & VERBOUWING

•••

VERWARMING & ACCUMULATIE
VLOERVERWARMING

•••

ZONNEPANELEN - ZONNECOLLECTOREN

•••

AIRCONDITIONING DAIKIN - WARMTEPOMPEN

•••

BEVEILIGING & ALARMINSTALLATIES
CAMERABEWAKING EN TOEGANGANGSCONTROLE
(Erk.nr.Bin.Zak. : 20 1541 04)

•••

VERLICHTING

•••

DOMOTICA
(Kwaliteitslabel domotica LUXOM)
Dobiss installateur
Gecertificeerd KNX-installateur

•••

DATA -NETWERKEN

•••

PARLEFONIE & VIDEOFONIE

•••

CENTRALE STOFZUIGER

•••

VENTILATIE

•••

SANITAIRE INSTALLATIES

Wij zijn reeds 35 jaar actief in de sector.
Samen met 12 werknemers staan wij borg voor een degelijke installatie,
een uitstekende service en een klantvriendelijke samenwerking.

Met meer dan 3000 klanten kunnen wij U onze ervaring aanbieden
voor jarenlang comfort en kwaliteit

Ronald Wille,
Zaakvoerder.

WILLE RONALD BVBA
info@willeronald.be

SCHOUWINGSTRAAT 43A
TEL+32 9 227 19 10

9032 WONDELGEM
www.willeronald.be

De nieuwe wet op de pleziervaart: (r)evolutie?

Artikelsgewijze bespreking en vergelijking met de oude wetgeving

De nieuwe wet op de pleziervaart is sedert 1 juli 2018 definitief van kracht geworden. Deze tekst viel in heel wat digitale bronnen te lezen, vaak vergezeld van een link naar de wettekst, zoals die werd aangenomen door de Kamer der Volksvertegenwoordigers. Deze wet werd middels publicatie in het Belgisch Staatsblad op 17 juli 2018 ter kennis gebracht van elke Belgische onderdaan waardoor men geacht wordt integraal vertrouwd te zijn met de inhoud van deze nieuwe wet. Maar wat houdt deze nieuwe wet nu juist in voor de gewone
pleziervaarder?

Deze uiteenzetting volgt de opbouw van de nieuwe wet zodat, indien gewenst, rechtstreeks kan vergeleken worden met deze wet.

1. Hoofdstuk 1: algemeen

Artikel 1 – Niet relevant voor de gewone pleziervaarder
Dit artikel verwijst naar de overheid die bevoegd is om de materie van de pleziervaart te regelen, in casu de Federale Wetgevende Macht (Koning[1] + Kamer der Volksvertegenwoordigers).

Artikel 2: definities

Relevante wijzigingen:

- Schip: elk tuig, met of zonder eigen beweegkracht, met of zonder waterverplaatsing, dat drijft of heeft gedreven en dat wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water, met inbegrip van luchtkussenvaartuigen doch met uitsluiting van vaste tuigen, watervliegtuigen en amfibievaartuigen. Voorheen konden er geen pleziervaartuigen langer dan 24 meter ingeschreven worden onder de Belgische vlag. Vanaf 01.07.2018 kan dit wel.
- Pleziervaartuig: elk schip dat, al dan niet voor bedrijfs- of beroepsgebruik, aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is, met uitsluiting van de schepen gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers. Concreet betekent dit dat een door zonne-energie aangedreven vlot, nadat het naar de bodem van onze dierbare Schelde gezonken is wegens het miskennen van de nautische voorrangsregels, nog steeds onder de toepassing van de nieuwe wetgeving valt (op voorwaarde dat het minstens 2,5 meter lang is – zie artikel 3).
- De term pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik vervangt het vroegere begrip commercieel pleziervaartuig. Deze term dekt nu alle vaartuigen die binnen een economische activiteit (lees met het oog op winst) worden aangewend om pleziervaart uit te oefenen (denk aan LeBoat, Minerva, BOOOOT.be, VLOTGent, …). Het is de activiteit op zich die bepalend is. Vaartuigen van een club (vereniging/VZW = zonder het doel om winst te maken) die door de leden zelf worden gebruikt, zijn geen pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik. Dezelfde vaartuigen die nadien worden verhuurd aan derden, vallen echter wel onder het bedrijfs- of beroepsmatig gebruik. De vaartuigen van verhuurbedrijven (= personen of vennootschappen die handelen met het oog op winst) betreffen steeds pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik.
- Waterscooter: een pleziervaartuig met een romplengte van minder dan vier meter dat een voortstuwingsmotor met een waterstraalpomp als primaire voortstuwingsbron gebruikt en

[1] Met de Koning wordt verwezen naar de mogelijkheid van de federale regering om via Koninklijke Besluiten (KB's) regelgeving uit te schrijven. Deze KB's mogen nooit in strijd zijn met een wet maar mogen wel onderdelen van een wet verder uitwerken. Ze zijn dus ondergeschikt aan een wet, maar staan hoger dan Ministeriële Besluiten, politiereglementen e.d.m.

HOSTE

Brood en Banket

Kapellendries 54
Wetteren
09/366.19.81

Stationstraat 52
Wetteren
09/369.32.00

ontworpen is om door een op en niet in de romp zittende, staande of knielende persoon te worden bediend (wel: een jetski, niet: een jetboot zoals een Seadoo Sportster).

Artikel 3:
De nieuwe wet is van toepassing op:

- Alle pleziervaartuigen, ongeacht het land van registratie, vanaf tweeënhalve meter die gebruikt worden op de Belgische wateren (zowel binnenwateren als territoriale zee);
- Pleziervaartuigen die geregistreerd zijn;
- Waterscooters die gebruikt worden op de Belgische wateren.

De nieuwe wet is niet van toepassing, tenzij anders bepaald door een Koninklijk Besluit, op :

- Schepen die gebruikt worden of bestemd zijn voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers (eigen Europese regelgeving vervat in KB van 12.11.1981 en 20.07.1973);
- Tuigen gebruikt voor brandingsporten, zoals kites, windsurftuigen en surfplanken, met uitzondering van waterscooters (eigen regelgeving vervat in KB van 22.06.2016);
- Tuigen voor strandvermaak zoals opblaasbare rubberbootjes die niet geschikt zijn voor een motor en luchtmatrassen (eigen regelgeving vervat in KB van 19.01.2011);
- Kano's en kajaks, gondels en waterfietsen (nog geen nieuwe regelgeving, deze dient nog door een KB ingevoerd te worden);
- Overheidsvaartuigen.

2. Hoofdstuk 2: registratie (artikelen 4, 5, 6 en 7)

De eigenaar van elk vaartuig dient door een document geïdentificeerd te kunnen worden. Concreet dient elke kapitein dus een extra exemplaar van de eigendomsovereenkomst aan boord te hebben.

Vroeger diende er een vlaggenbrief (varen op zee of maritieme waterweg) en een immatriculatiedocument (varen op de binnenwateren) aangevraagd te worden om met hetzelfde vaartuig op alle bevaarbare Belgische wateren te mogen varen. Onder de nieuwe wet is er slechts 1 unieke registratie in België nodig. Evenwel bestaat deze registratie uit twee elementen … (Kafka iemand?). Enerzijds is er de registratie zelf die onbeperkt geldig blijft (tenzij het vaartuig van eigenaar verandert of de overheid vaststelt dat het vaartuig niet meer voldoet aan de vereisten voor registratie – zie de lijst onder artikel 5 van de wet), anderzijds is er de registratiebrief die 5 jaar geldig blijft indien er geen verandering van eigenaar is, de naam of thuishaven van het pleziervaartuig niet wordt gewijzigd en zolang er geen ingrijpende wijzigingen aan het vaartuig gebeuren (andere motor, wijziging opbouw, …).

Een pleziervaartuig dat zich in Belgische wateren bevindt zonder een registratiedocument aan boord kan door de scheepvaartcontrole een verbod tot afvaart opgelegd krijgen.

De bedoeling van de wetgever bestaat er uit dat elke eigenaar na 4,5 jaar een brief/mail zal ontvangen om zijn gegevens en de eigendomsrechten te bevestigen. Indien deze nog steeds correct zijn, zal er kosteloos een nieuw registratiedocument toegestuurd worden. Hopelijk bent u niet zopas verhuisd…
Tot zover de theorie over het nieuwe systeem van registratie. De concrete uitwerking (vorm van het registratiedocument, te verstrekken info, eventueel aanvullende voorwaarden waaraan een pleziervaartuig moet voldoen voor registratie, …) dienen middels een Koninklijk Besluit te gebeuren. Dit bestaat evenwel nog niet ten tijde van het opstellen van dit artikel…

Reeds bestaande regelgeving die niet in strijd is met de nieuwe wet blijft evenwel in afwachting van kracht. Voorlopig blijft de registratie bij het oude.

3. Hoofdstuk 3: veiligheid (artikelen 8, 9 en 10)

Elk pleziervaartuig dat in België vaart of dat in België geregistreerd is, dient steeds in staat van veiligheid te zijn en mag niet gebruikt worden wanneer de veiligheid van derden in gevaar kan worden gebracht. De overige bepalingen van

Les Femmes Heureuses

"De kledingzaak voor elke vrouw voor elke gelegenheid"

Hundelgemsesteenweg 598 - 9820 Merelbeke - 09 230 11 98
shop@lesfemmesheureuses.be - www.lesfemmesheureuses.be

Les Hommes Heureux

"De kledingzaak voor elke man voor elke gelegenheid"

Hundelgemsesteenweg 590 - 9820 Merelbeke - 09 230 11 98
shop@leshommesheureux.be - www.leshommesheureux.be

artikel 8 zijn enkel van toepassing op pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruikt

Een pleziervaartuig dat niet in staat van veiligheid is kan door de scheepvaartcontrole een verbod tot afvaart opgelegd krijgen (artikel 9).

Wat is nu juist de staat van veiligheid? Opnieuw werd de hete aardappel doorgeschoven naar de bevoegdheden van de Koning. Middels Koninklijk Besluit moeten immers de voorwaarden waaraan een pleziervaartuig moet voldoen om in staat van veiligheid te zijn nog bepaald worden… Verder dienen de lakeien van de Koning nog in te staan voor:

- De indeling in zones van de Belgische wateren, de EEZ en vreemde wateren;
- De vereiste uitrusting aan boord van pleziervaartuigen per zone en per type van pleziervaartuig;
- De vereiste bijkomende uitrusting aan boord van pleziervaartuigen voor bedrijfs- en beroepsgebruik per zone en per type van pleziervaartuig;

Reeds bestaande regelgeving die niet in strijd is met de nieuwe wet blijft evenwel in afwachting van kracht. Zorg er dus voor dat uw veiligheidsuitrusting in overeenstemming is (en blijft) met de huidige bepalingen.

4. Vaarbevoegdheidsbewijzen (artikelen 11, 12 en 13)

De algemene regel werd door de wetgever in artikel 11 vervat: Ieder die op de Belgische wateren een pleziervaartuig bestuurt, moet houder zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs voor de categorie van pleziervaartuig dat hij bestuurt en voor de zone waarin hij vaart.

De Koning kan ontheffing verlenen van het behalen van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs in functie van het type van pleziervaartuig, de zone of de aard van de uitgevoerde activiteiten. Het Koninklijk besluit hiertoe bestaat evenwel (ook) nog niet.

Via Koninklijk Besluit dient er verder ook nog bepaald te worden:

- De verschillende vaarbevoegdheidsbewijzen;
- De voorwaarden tot het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs;
- De organisatie van de examens voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs;
- De inhoud van de leerstof waarover het examen voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs zal handelen;
- De praktische ervaring waarover men moet beschikken om een vaarbevoegdheidsbewijs te verkrijgen;
- De lichamelijke geschiktheid voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs;
- De vorm en de inhoud van de vaarbevoegdheidsbewijzen;
- De wijze van aanvraag en afgifte van de vaarbevoegdheidsbewijzen;
- De overheid belast met de afgifte van de vaarbevoegdheidsbewijzen;
- Het bedrag dat zal moeten betaald worden om een vaarbewijs te ontvangen.

Reeds bestaande regelgeving die niet in strijd is met de nieuwe wet blijft evenwel in afwachting van kracht.

5. Hoofdstuk 5: Activiteiten in de territoriale zee (artikelen 14 en 15)

Wedstrijden of sport- en ontspanningsactiviteiten in groepsverband in de territoriale zee zijn verboden zonder toelating van de scheepvaartcontrole. Via KB dient de wijze voor aanvraag en afgifte of weigering van een toelating voor deze activiteiten en de bijzondere weersomstandigheden waarin bepaalde activiteiten kunnen worden verboden, nog te worden bepaald.

6. Hoofdstuk 6: Aansprakelijkheid (artikel 16)

Via KB kan een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid opgelegd worden voor bepaalde categorieën van pleziervaartuigen of voor bepaalde activiteiten met pleziervaartuigen.

7. Hoofdstuk 7: Handhaving (artikel 17 en 18)

STORMS
ALGEMENE RENOVATIE

TOTALE RENOVATIE PROJECTEN

0478 / 28 61 03

renovatiestorms@hotmail.com

www.renovatiestorms.be

Sanitair & Verwarming
Isoleren & Epdm
Gyproc werken
Vloeren & betegeling
Schrijnwerk op maat
Terrassen & Opritten

MOERMAN STEVEN
0494/ 66 19 09

MOERMAN
garage & carroserie

ADRES: Robiniadreef 55
9050 GENTBRUGGE

e-mail: garagemoerman@hotmail.com

btw: BE 0537 752 360

De ambtenaren en beambten die moeten instaan voor het opsporen en vaststellen van feiten die door deze wet en zijn (toekomstige) uitvoeringsbesluiten strafbaar worden gesteld, moeten door een KB aangeduid worden. Dit zullen de ambtenaren van de scheepvaartcontrole en de scheepvaartpolitie worden. Zij kunnen zich alle inlichtingen doen verstrekken en documenten doen overleggen die zij tot het volbrengen van hun taak nodig achten en ze kunnen overgaan tot alle nuttige vaststellingen.
Zij hebben de vrije toegang tot het pleziervaartuig en de jachthavens voor het vaststellen van de overtredingen. Toegang tot de bewoonde gedeelten van pleziervaartuigen kan evenwel enkel met de toelating van de onderzoeksrechter. Zij stellen de strafbare feiten vast in processen-verbaal die bewijskracht hebben tot bewijs van het tegendeel en waarvan een kopie aan de overtreder wordt gestuurd binnen vijftien dagen na de datum van de vaststelling van het strafbaar feit.

De sancties betreffen:

- De eigenaar van een pleziervaartuig dat in de Belgische wateren wordt gebruikt en dat niet geregistreerd is en de persoon die er op dat ogenblik mee vaart, worden gestraft met een administratieve geldboete van € 500,00;
- Andere inbreuken op de registratie worden gestraft met een administratieve geldboete van € 26,00 tot € 100,00;
- Inbreuken op veiligheid worden gestraft met een administratieve geldboete van € 26,00 tot € 5.000,00;
- Het varen met een pleziervaartuig zonder over het correcte vaarbevoegdheidsbewijs te beschikken wordt gestraft met een administratieve geldboete van € 500,00;
- Inbreuken op de andere bepalingen in verband met de vaarbevoegdheidsbewijzen worden gestraft met een administratieve geldboete van € 26,00 tot € 100,00;
- Activiteiten in territoriale zee zonder toelating worden gestraft met een administratieve geldboete van € 1.000,00.
- Inbreuken op het verbod om onder bepaalde weersomstandigheden activiteiten in territoriale zee uit te voeren, worden gestraft met een administratieve geldboete van € 500,00;
- Inbreuken op verzekering tegen burgerlijke aansprakelijkheid worden gestraft met een administratieve geldboete van € 500,00;
- Indien de inbreuken gepleegd worden met een pleziervaartuig bestemd voor bedrijfs- of beroepsgebruik worden de bedragen bedoeld in punten 1 tot 5 verdubbeld.

De Staatskas mag zich gelukkig prijzen dat de Wetgevende macht deze bevoegdheid niet heeft doorgeschoven naar de Koning…

8. Conclusie

Op heden is er (nog) geen sprake van een revolutie. Voorlopig wordt er oude wijn in nieuwe zakken verkocht. Tot zolang de nieuwe wet niet verder wordt uitgewerkt via de vele nog op te stellen Koninklijke Besluiten, verandert er weinig tot niets. Reeds bestaande regelgeving die niet in strijd is met de nieuwe wet blijft immers in afwachting van kracht. Gebruik dan ook vooreerst uw gezond verstand en blijf het goed zeemanschap (en uw kapiteinse) getrouw. Bij twijfel: ‘Een advocaat, beter vroeg dan laat’. ;-).

Dennis De Grootte
Advocaat
dennis.de.grootte@gmail.com (een pdf-versie van de nieuwe wet kan via dit mailadres bekomen worden zodat u in een compact formaat de laatste stand van zaken aan boord kan hebben).

Groenten in een gezond BOOTDIEET

Hippocrates, de grondlegger van de Geneeskunde zei:¨Eten is het beste medicijn en het beste medicijn is eten.¨ Door gezond te eten wapen je je lichaam tegen virale en bacteriële indringers. Gezond voedsel is het beste preventieve middel tegen ongezonde invloeden van buitenaf.
Onder sommige bevolkingsgroepen is het niet stoer, hip of gebruikelijk om groenten te eten. Er zijn mensen die onder het eten van hun groenten minachtend mompelen: ¨Ik ben toch zeker geen konijn,¨ en ze van hun bord afschuiven.
Het is correct dat je het best een paar jaar zonder groenten kunt uithouden. Soms zal je je wat minder energiek voelen. Maar de meeste mensen krijgen na enkele tientallen jaren groenteloos leven ernstige en minder ernstige ziekten die het leven niet veraangenamen.

Waarom zijn groenten supergezond?
Groenten zijn zoals fruit een bron van mineralen en vitamines en zoveel andere gezonde voedingsstoffen. Groenten bevatten zeer veel vezels. Hierdoor worden nutriënten effectiever en gelijkmatiger door het lichaam opgenomen. Vezels zijn zoals bekend niet het enige goede in groenten. Vitaminen en mineralen kunnen belangrijke antioxidanten leveren. Antioxidanten vernietigen vrije radicalen in ons lichaam. Daarnaast zijn er ook fytonutriënten die soms nog sterkere antioxidantwerking hebben. Bovendien kunnen fytonutriënten de werking van elkaar en die van vitaminen en mineralen versterken. Deze fytochemicaliën zitten soms met tientallen in één groente.

Verse groenten zijn dus altijd te prevaleren boven kunstmatige vitaminepillen waarvan de werking bovendien dubieus is. Vitaminepillen bevatten of synthetische vitaminen of geabstraheerde natuurlijke vitaminen en zijn nooit gezonder dan verse groente of vers fruit.

De algemene Belgische aanbeveling voor de inname van groenten is dagelijks als volwassen individu min. 200 gram groenten te eten bij de warme maaltijd en een extra portie groenten verspreid over de overige (brood)maaltijden.
Voor groenten, die kunnen worden gemeten in een maatbeker is een portie ongeveer 85 gram.

Eet niet alle dagen dezelfde groenten en fruit: Variatie is de boodschap – Probeer de groenten en het fruit van het seizoen te eten en geef dan de voorkeur aan inlandse producten.

Groenten gekweekt in volle grond hebben een betere smaak dan dezelfde groenten gekweekt via watercultuur.

Hoe groenten bereiden ?

Vaak denken we dat verse groenten het beste zijn voor de gezondheid en ingevroren groenten juist minder gezond zijn. Toch is het in veel gevallen juist andersom; dit komt doordat verse groenten nadat ze van het land gehaald zijn langzaam hun voedingswaarde verliezen. Als de groenten daarentegen snel verwerkt worden tot diepvriesproducten, blijven veel voedingsstoffen goed bewaard. Afhankelijk van de manier van bereiding is het op deze wijze mogelijk om tot een optimale voedingswaarde van de genuttigde groenten te komen.

Groenten in een gezond BOOTDIEET

Bij het bereiden van (diepvries)groenten gaat vaak wat van de voedingswaarde verloren. Dit is niet meer dan bij een bereiding van verse groenten, maar kan toch gedeeltelijk voorkomen worden. Het probleem is dat in groenten voedingsstoffen zitten die oplossen in water. Aangezien bij het koken vaak gebruik gemaakt wordt van water, wordt het probleem al snel duidelijk. Door een andere methode van koken te kiezen, zoals bijvoorbeeld stomen, kan het verlies van voedingswaarde geminimaliseerd worden. Mocht dit niet mogelijk zijn, kan er ook gekozen worden voor het gebruiken van een minimale hoeveelheid aan water.

Vele mensen zijn ervan overtuigd dat het gezonder is sommige groenten rauw te verorberen dan gekookt. Eigenlijk doet het er niet toe.
Een sprekend voorbeeld hiervan is: de wortel. Een verse, rauwe wortel bevat veel beta-caroteen (2 eenheden beta-caroteeen geven je 1 eenheid vitamine, nodig onder andere voor een goede werking van het oog). Als je nu de worteltjes rauw eet, krijg je veel beta-caroteen binnen in je maag, maar spijtig genoeg wordt niet veel van dat beta-caroteen dat uit de maag komt via de darm opgenomen in onze bloedbanen, m.a.w. wij gebruiken maar een 20% van dat beta-caroteen om vitamine A aan te maken in ons lichaam. Gaan we dezelfde hoeveelheid wortels koken, dan is al 50% van het betacaroteen verdwenen vooraleer we ze in onze mond droppen maar van die 50% wordt wel het grootste deel opgenomen in onze bloedbanen.
Dus het is veel belangrijker dat je voldoende groenten eet dan dat je verplicht zou worden ze rauw te eten terwijl je ze rauw niet lust.

Welke groenten eten?

De voedingssamenstelling van groenten varieert sterk tussen de verschillende soorten, maar alle variëteiten bevatten wel belangrijke voedingsstoffen. Alle groenten zijn gezond, maar sommige zijn zelfs nog gezonder dan andere. Zie sommige specifieke voordelen van enkele groenten(soorten) in onderstaande lijst. Wil je nog meer hierover weten ga dan naar: www.gezondleven.be - groenten

Tot de **alliumfamilie** behoren uien, knoflook, bieslook, daslook, sjalotjes en prei. Ze zijn allen zeer gezond en hebben antibacteriële en antivirale capaciteiten. Alliumgroente kunnen het sterkst werken wanneer ze rauw zijn maar behalve bieslook smaken ze rauw vaak te sterk. Daarom kun je ze even 1 a 2 minuutjes roerbakken.

Asperges zijn bijzonder goed voor een gezond lichaam. Er zit vitamine A, C en K in en ook vrijwel alle vitaminen van het B-complex huizen in asperges. Asperges kunnen zelfs een depressie het hoofd bieden. Ze bevatten ook veel zink, foliumzuur, kalium en vezels. Groene en witte asperges zijn even gezond.

Groenbladige groenten zijn zeer rijk aan voedingsstoffen, Voorbeelden zijn boerenkool, spinazie, snijbiet, peterselie, alle slasoorten en de bladeren van de mosterdplant en koopraapplant. Groenbladige groente bevatten vooral de nutriënten ijzer, kalium, calcium, magnesium, carotenoíden en vitamine B, E C en K.

Kruisbloemige groenten zijn broccoli, bloemkool, spruitjes, groene kool en rode kool. Ze zijn het meest voedzaam als ze rauw worden gegeten, worden gestoomd, of geblancheerd. Ze

zitten boordevol antikankerwwerkingen en doen het lichaam jonger lijken. Er zit voornamelijk vitamine C, vitamine K, B11, ijzer en kalium in; allemaal heel gezonde componenten.

Paprika´s bevatten zeer veel kalium, mangaan, vitamine A,B, C en K. Ze zijn zoet en in verschillende kleuren verkrijgbaar: groen, oranje, geel en rood. In de V.S. heb je zelfs paarse papirka´s. Deze hebben de kleur van een aubergine. Paprika´s zijn een gezonde, rauwe snack maar kunnen ook uitstekend geroerbakt worden. Veel mensen verwachten niet dat de oer-normale paprika op plaats 9 staat van de meest gezonde groenten.

Peulvruchten zijn eigenlijk geen groenten omdat het zaden zijn maar ze worden wel net zo gekookt als groenten. Ze zijn supergezond. Wanneer iemand ervan zich wil vergewissen dat hij altijd het meest gezond eet, zou elke dag minstens 100 gram peulvruchten aan de maaltijd toevoegen hem een betere gezondheid opleveren. Peulvruchten bevatten enorm veel vezels en eiwitten. Verder zitten er foliumzuur, magnesium, kalium, ijzer en calcium in. Er zijn legio soorten peulvruchten, een greep hieruit zijn: erwtjes, kikkererwten, bruine bonen, boterbonen, kidneybonen, sojabonen en linzen.

Er zijn veel soorten **pompoen** en ze zijn allemaal gezond. De pompoen behoort tot de meest gezonde groenten die er zijn. Je kunt er uitstekend een supergezonde soep van maken. Ze bevatten veel vitamine A, C, kalium en vezels. De pompoen is een grote vrucht maar je kunt hem vaak in delen kopen. Pompoenstukjes kun je aan veel verschillende maaltijden toevoegen; het is een prima mixgroente.

Tomaten zijn zeer gezond omdat ze veel lycopeen bevatten. Daarnaast bevat deze snoepbare groente uitermate veel carotenoïden en vitamine C. De tomaat is een uitstekende snackvrucht maar kan ook samen met kaas op brood worden gegeten of door een gemengde salade worden gedaan.

Wortelen behoren tot de meest nutriëntrijke groente. Je kunt de wortel uitstekend rauw eten. Het is altijd goed om bij een maaltijd op zijn minst een wortel te raspen als rauwkost of wat plakjes wortel te roerbakken als bijgerecht. In wortel zit vooral vitamine A, B, C en K en veel vezels. Ook bevat het magnesium, kalium en foliumzuur. Wortel behoort tot de standaard snackgroenten.

Doe de 'GROENTEN' test!

https://www.nice-info.be/nl/doe-de-test

	Doe de test Eet je genoeg groenten? De gemiddelde Belg eet te weinig groenten. Hoe zit dat bij jou? Eet jij voldoende groenten?

1. 1) https://mijn.gezondleven.be/groenten

Hoeveel groenten eet je?

Voor meer testen over voeding en gezondheid, surf naar www.gezondleven.be.

Mie Remaut-De Winter
Schipperse van Cleobulus IV

Wist je dat...

Wat is dit?

Dit is de opvolger van de barcode!

Een barcode kan alleen cijfers bevatten, maar deze code (QR-code) kan ook tekst bevatten.
Zelfs voldoende om je volledige visitekaartje in één code op te slaan:

Aha, ik zie het… of juist niet!
Tuurlijk niet, daar heb je een computer en een camera voor nodig…
of een smartphone bijvoorbeeld (zo'n telefoon waar de knoppen verdwijnen als je er op drukt)

Als jouw telefoon een appeltje op de achterkant heeft staan, kan je gewoon de camera openen en naar deze code kijken en er zal iets gebeuren.
Voor de andere toestellen kan dit ook zo makkelijk werken, indien niet zal je even een QR-scanner-app moeten installeren.
Veel plezier ermee!

Wat is er te zien op jouw televisie na 1 december?

Als je televisie kijkt met een antenne, gebeurt dat via DVB-T.
Je kan dan drie zenders van de VRT gratis bekijken.
De VRT heeft in mei aangekondigd dat ze deze uitzendingen zal stopzetten vanaf 1 december.
De kost was niet te verantwoorden voor het minieme aantal gebruikers - echter kan de VRT technisch gezien niet weten hoeveel mensen gebruik maken van deze dienst…
Meer info op http://antennekijker.be

Vanaf 1 december heb je dan volgende alternatieven:
- Een abonnement nemen op TV-Vlaanderen voor 9,95€ per maand om nog verder via DVB-T te kunnen kijken. Minder leuk is dat je dan een ook een decoder zal moeten gebruiken om het signaal van TV-Vlaanderen te decrypteren en een activeringsvergoeding zal moeten betalen.
- Kijken via de website vrtnu.be via jouw computer, smartphone of tablet.

  Let wel op je datagebruik als je video bekijkt via jouw mobiel abonnement!

Als je daar niet zo blij van wordt, kan je jouw stem laten horen door volgende petitie te ondertekenen:
http://behouddvbtuitzendingenopvrt.petitie.be/
Let wel: de ondertekening is pas geregistreerd als je de instructies die je via mail ontvangt ook nog opvolgt.

Thomas Calis

Getijtafels

SLUIZENCOMPLEX MERELBEKE

Oktober 2018

DATUM		HOOGWATER		LAAGWATER	
ma	01/okt	11:59		07:31	19:43
di	02/okt	00:19	12:48	08:10	20:29
wo	03/okt	01:14	13:54	09:00	21:28
do	04/okt	02:33	15:17	10:05	22:46
vr	05/okt	04:02	16:43	11:28	
za	06/okt	05:17	17:52	00:19	13:01
zo	07/okt	06:19	18:47	01:44	14:11
ma	08/okt	07:11	19:35	02:48	15:06
di	09/okt	07:57	20:18	03:40	15:53
wo	10/okt	08:39	20:58	04:25	16:36
do	11/okt	09:20	21:38	05:06	17:16
vr	12/okt	10:00	22:17	05:44	17:53
za	13/okt	10:39	22:56	06:18	18:27
zo	14/okt	11:18	23:35	06:48	18:58
ma	15/okt	11:57		07:15	19:26
di	16/okt	00:15	12:37	07:42	19:57
wo	17/okt	00:59	13:24	08:14	20:35
do	18/okt	01:57	14:22	09:00	22:08
vr	19/okt	03:12	15:40	10:55	23:38
za	20/okt	05:03	17:33	12:15	
zo	21/okt	06:02	18:22	00:48	13:19
ma	22/okt	06:45	19:01	01:51	14:11
di	23/okt	07:21	19:37	02:40	14:55
wo	24/okt	07:55	20:11	03:22	15:35
do	25/okt	08:29	20:46	04:02	16:15
vr	26/okt	09:05	21:21	04:42	16:55
za	27/okt	09:40	21:58	05:21	17:35
zo	28/okt	09:18	21:36	06:00	17:14
ma	29/okt	09:59	22:18	05:37	17:53
di	30/okt	10:43	23:06	06:14	18:34
wo	31/okt	11:36		06:57	19:22

Wintertijd

SLUIZENCOMPL

Novemb

DATUM		HOOGW
do	01/nov	00:04
vr	02/nov	01:24
za	03/nov	02:44
zo	04/nov	03:58
ma	05/nov	05:01
di	06/nov	05:53
wo	07/nov	06:39
do	08/nov	07:20
vr	09/nov	08:00
za	10/nov	08:38
zo	11/nov	09:15
ma	12/nov	09:52
di	13/nov	10:29
wo	14/nov	11:06
do	15/nov	11:49
vr	16/nov	00:18
za	17/nov	01:27
zo	18/nov	02:40
ma	19/nov	03:59
di	20/nov	04:56
wo	21/nov	05:41
do	22/nov	06:21
vr	23/nov	07:01
za	24/nov	07:40
zo	25/nov	08:20
ma	26/nov	09:02
di	27/nov	09:46
wo	28/nov	10:34
do	29/nov	11:29
vr	30/nov	12:33

De uitgever is niet verantw

EX MERELBEKE		
er 2018		
ATER	LAAGWATER	
12:43	07:47	20:22
14:03	08:51	21:37
15:22	10:11	23:04
16:31	11:40	
17:26	00:25	12:50
18:13	01:27	13:44
18:56	02:16	14:31
19:36	03:00	15:14
20:15	03:39	15:53
20:53	04:15	16:30
21:31	04:48	17:03
22:09	05:18	17:35
22:48	05:45	18:03
23:28	06:12	18:31
	06:44	19:08
12:43	07:25	19:55
13:50	08:22	21:31
15:09	10:17	22:54
16:25	11:27	23:57
17:16	12:24	
17:59	00:54	13:15
18:39	01:44	14:02
19:18	02:30	14:48
19:58	03:14	15:33
20:38	03:57	16:17
21:21	04:39	17:01
22:06	05:20	17:45
22:58	06:02	18:31
23:59	06:47	19:20
	07:38	20:18

SLUIZENCOMPLEX MERELBEKE

December 2018

DATUM		HOOGWATER		LAAGWATER	
za	01/dec	01:11	13:43	08:37	21:24
zo	02/dec	02:21	14:56	09:47	22:37
ma	03/dec	03:33	16:03	11:08	23:56
di	04/dec	04:37	17:01	12:21	
wo	05/dec	05:32	17:51	00:59	13:19
do	06/dec	06:21	18:36	01:50	14:08
vr	07/dec	07:04	19:18	02:34	14:52
za	08/dec	07:43	19:57	03:13	15:32
zo	09/dec	08:20	20:35	03:49	16:10
ma	10/dec	08:56	21:12	04:22	16:45
di	11/dec	09:31	21:49	04:54	17:18
wo	12/dec	10:07	22:26	05:23	17:48
do	13/dec	10:43	23:04	05:52	18:17
vr	14/dec	11:22	23:45	06:23	18:49
za	15/dec	12:06		07:01	19:30
zo	16/dec	00:39	13:03	07:47	20:22
ma	17/dec	01:47	14:12	08:45	21:37
di	18/dec	02:54	15:23	10:07	22:58
wo	19/dec	04:01	16:28	11:29	
do	20/dec	04:59	17:22	00:04	12:32
vr	21/dec	05:49	18:10	01:05	13:30
za	22/dec	06:36	18:55	01:59	14:23
zo	23/dec	07:20	19:39	02:50	15:14
ma	24/dec	08:05	20:23	03:37	16:04
di	25/dec	08:49	21:09	04:23	16:52
wo	26/dec	09:36	21:57	05:08	17:39
do	27/dec	10:25	22:49	05:52	18:27
vr	28/dec	11:18	23:47	06:37	19:15
za	29/dec	12:16		07:25	20:05
zo	30/dec	00:49	13:16	08:17	20:59
ma	31/dec	01:52	14:22	09:15	22:00

voordelijk voor eventuele fouten

Cleobulus IV naar Straatsburg

Ik heb gemerkt dat grote thrillerauteurs hun boek beginnen met de ontknoping te vertellen. Aangezien ik geen groot auteur ben maar wel groot kan worden doe ik dat ook.
Onthou dit: wij zijn niet in Strassbourg geweest, maar zijn te vroeg afgedraaid en hebben de Moezel afgevaren. Een gans voorjaar heb ik tegen iedereen verteld dat onze zomertrip ons naar Parijs over Strassbourg naar de Rijn zou brengen.

Op zondagmorgen 1 juli 2018 vertrokken mijn kameraad Dirk en ik met Cleobulus IV vanuit Merelbeke richting Parijs.Vrijdag meerden we kort na de middag aan in de Port de L'Arsenal .
Juist op tijd om de boot nog vlug op te kuisen vooraleer de schipperse aan boord kwam.
Parijs blijft voor mij een enig mooie stad. Dit jaar heeft de overheid fors geïnvesteerd in veiligheid. Het woord "Bataclan" is nog steeds veel gehoord en de Parijzenaars zijn nog altijd bang. Je ziet dan ook overal politie, soldaten, gendarmen.
Schijnbaar heeft men de centen een beetje moeten verdelen want je ziet nog weinig clochards en migranten op de dool, maar Parijs is niet meer proper. Blikjes, etensresten, papiertjes,overal waar je kunt kijken. De straatgoten ,die vroeger iedere morgen gespoeld werden van hoog naar laag met Seine-water, kunnen de rommel niet meer slikken. De zo typische ochtendgeur van Parijs (denk aan "Paris……..s'éveille", van Jacques Dutronc) is niet meer. Parijs is een deel van zijn "grandeur" kwijt. De chique Champs Elysées is Champs geworden zonder chique. Er is zelfs een H&M winkel. Binnenkort waarschijnlijk een Lidl?????
De gigantische toonzalen van de grote automerken? Weg!!
En toch blijft Parijs mij bekoren. We bezochten dit jaar het Atelier de la Lumière. Er ging een event over Gustav Klimt ,samen met Egon Schiele één van mijn favoriete kunstenaars. Het was geen tentoonstelling van zijn doeken (zoals in het Leopold-museum te Wenen) maar een computercompilatie van zijn werken geprojecteerd op de wanden en vloeren van een grote hall. Ongelooflijk mooi. Spijtig dat dit een tijdelijk event is.
Zondagmorgen gingen we uiteraard naar de markt op de place de la Bastille waar ik aan de klap raakte met een regionale beenhouwer die me zo graag vertelde over :"il fût un temps". De man had geen gelijk: vroeger was niet alles beter..
Op woensdagmorgen gooiden we de trossen los, ons realiserend wat we allemaal nog niet bezocht hadden: place du Tertre, Bobino, het graf van Victor Hugo, l'Opéra….enz, enz.
Bij het verlaten van de Port de l'Arsenal hebben we een dik touw opgezogen en zaten dus vast. Een patrouille van de Police Fluviale is onder onze boot gedoken en heeft ons geholpen. Bedankt, mijnheer de polies.
Ik denk nog altijd dat ze ons op weg geholpen hebben in hun opzet vreemdelingen terug naar hun thuisland te helpen. Maar goed, we waren terug vlot. Op uitzondering van een akkefietje met een duwvaartcomplex verliep de uitvaart uit Parijs vlekkeloos. We genoten ervan met onze schuit tussen de grote"bateaux mouches" te stomen, te zwaaien naar al de toeristen op de gloeiend hete dekken.
Na St Maur begint de Marne en maken we de overgang mee van de voorsteden van Parijs, naar het platteland en nog verder de overgang naar de hellingen begroeid met wijngaarden, voor de champagne. Het is enig mooi varen en genieten van de natuur en van de boot.

Er is bijna geen verkeer, het merendeel van de sluizen mag je zelf bedienen tussen 8h 's morgens en 18h 's avonds. De "arrets fluviales" die je onderweg tegenkomt zijn goed onderhouden en rustig gelegen. Aanleggen is gratis en je ligt er rustig voor de nacht. Aangezien er 's nachts geen scheepvaart is door de gesloten sluizen slaap je als een roos.
In de aanloop naar Epernay vaarden we werkelijk tussen de wijngaarden, allemaal "picco bello" onderhouden. Naargelang de druivensoort een lichtjes ander groen blad, Chardonnay of Pinot noir. Heel, heel mooi.
In Epernay kan je geen plaats reserveren maar bij onze aankomst hing er toch een handgeschreven bord" Reservé pour un bateau de 14m". Lief.
Bernard, de havenmeester, en zijn vriendin waren er onmiddellijk om ons te helpen aanmeren en te informeren naar de reis. Epernay is een zeer vriendelijk Champagne-stad en deze havenmeester is een perfect uithangbord van zijn streek.
We hebben een onvergetelijk "14 juillet" meegemaakt in Epernay. We hebben ons goed geamuseerd tussen de lokale schoonheden.

Het viel weer op dat de schrik voor terreur er bij de Fransen toch nog goed inzit, met betonblokken in het midden van de straat en overal CRS. In Epernay spraken de mensen allemaal nog over de aanslagen van Nice.
Van Epernay togen we op woensdag naar Châlons-sur-Marne, waar we gestopt zijn omdat de sluis voor ons stuk ging.
Eigenlijk was dat een goede keuze want Châlons is wederom een zeer mooie stad.
In Frankrijk valt het op dat de meeste steden een mooie kerk of kathedraal hebben, altijd beroemd om zijn glasraam in een groot rosette.
In Vitry-le-François begint het "canal Marne-au-Rhin" en begonnen we aan de reeks van 69 sluizekes. Op bepaalde momenten ligt er geen kilometer tussen hen in.
We doen maar een dertigtal kilometers per dag en stoppen midden in de natuur als de sluisjes stoppen met werken. Je ligt er iedere keer "zaaaalig".
In Bar-le-Duc ontdekken we een kleine gevangenis met een klein huisje naast met bovenschrift "corps de garde". Een vrijwilligster zat er een boekje te lezen en legde ons uit dat zij waakte over een aantal kluisjes waarin de bezoekers aan "den bak"hun waardevolle spullen kunnen opbergen.
Op 22/07 meren we aan in BAUDIGNECOURT, ook zo'n gat van enkel honderden inwoners vlak voor een lange tunnel van 4,9 km. 's Anderendaags werden we ingehaald door een Nederlands yacht, de Baudeloo. Samen gingen we door de tunnel en dan twee dagen door een reeks sluisjes, ik ben de tel kwijt geraakt. Mijn schipperse krijgt precies terug "vapeurs" als ze nog maar het woord sluis hoort.
Enkele sluisjes na Toul draai je de Moezel op. Wat een verademing terug te varen met genoeg diepgang, met motoren die 2000 toeren draaien, met koelwater dat halverwege de Moezel spuit. De ontnuchtering voor al dat geweld is vlug gekomen. Op de Moezel worden de sluizen terug bediend door sluismeesters, en u raadt het ……..die zij niet yachting-minded. Wij mogen uren aan de kant gaan liggen vooraleer ze er ons doorlaten. Wat een

verschil met het kanaal waar de sluismeesters mobiel en vriendelijk zijn. Maar zij hebben dan ook alleen maar yachten in hun vaargebied.
Metz is een mooie stad met een hele typische “overdekte markt” waar enkel voedingswaren uit de streek verkocht worden. Zeker het bezoeken waard.
Na Metz kom je aan de sluis van Stadtbredimus, de eerste sluis op Luxemburgs grondgebied en een sluiswachter, overduidelijk Luxemburgs ambtenaar. Hij waggelde uit zijn bureel tot aan onze boot en wees naar de lantaarnpaal die wij gebruikt hadden als meerpaal en sprak de wijze woorden: “ceci est une lampe”.
In Koblenz verlaten we de Moezel en komen op de Rijn. Er wordt gewaarschuwd voor lage waterstanden en dat hebben we geweten.
Op de Rijn staat er een stroom mee van 4 knopen. Met de 7 knopen die we zelf maken komen we dus aan de koers over de grond van 11 knopen (wat voor ons bootje HIGH SPEED betekent). De Rijn was echter een ramp voor yachten. Door de lage waterstand konden we de yachthavens niet in. Uiteindelijk zijn we dan maar maar blijven liggen aan een werkponton midden op de rivier. Ik kan jullie verzekeren dat we niet rustig geslapen hebben. Het is ongelooflijk welke konvooien binnenvaart heden ten dage op de Rijn varen. 135m is een gewone zaak. In een poging de diepgang te beperken worden de schepen niet volgeladen maar spannen ze een bak van 110m voor het schip en om het zaakje wat te stabiliseren nog een bak van 110m halverweg er naast. Daarmee vlammen deze jongens dan aan een zeer behoorlijke vaart stroomopwaarts. Freddy zal ons zeker kunnen vertellen hoeveel pK deze mastodonten aan boord hebben. Aan de hekgolf te zien zullen dat sterke beestjes zijn.
Dag 2 op de Rijn hebben we 160km afgelegd, ,de motor draait niet meer dan 2000 toeren en toch halen we 11 knopen over de grond,gemiddeld. Het ging vooruit……(dixit R. van het Groenewoud)
In Wezel geraakten we juist binnen. Het einde van onze reis naderde en aangezien er Duitse elektrische stroom en proper water in overvloed aanwezig was zijn we hier een dag blijven liggen om de wasmand te ledigen en de was te drogen aan een heuse wasdraad over het ponton.
Op 3 augustus meerde Cleobulus IV af in Roermond waar de schipperse onze laatste centen ging opdoen in de Outlet-center. Ik veroorloofde het mij om niet mee te gaan maar rustig aan boord te blijven en te beginnen aan mijn mémoires.
Op 6 augustus hebben we Cleobulus IV achtergelaten in Maasbracht bij Linssen, waar ze hem zouden repareren. Als ons juweeltje uit het water kwam ben ik toch heel even bleek geworden. De boegschroef was kapot, de hekschroef mankeerde een paar schoepen, de beide schroeven waren serieus beschadigd. Waarschijnlijk hebben wij in de Franse wateren toch wat meer meegegraaid dan wier. Misschien een stalen kabel dachten ze bij Linssen. Nu weet ik weer waarom ik een dure verzekering heb.
We hebben genoten van Frankrijk, van onze boot en van elkaar. Wij hebben echt geleefd zoals God……..in Frankrijk. Zeg maar zoals Mie en Tim op Cleobulus IV.We hebben 5 weken avontuur beleefd met alle nodige ingrediënten die een reis spannend maken. Frankrijk is een must voor schippers.

Tim Remaut
Schipper van Cleobulus IV

Ambetante ballade

Er zijn vast goede ambtenaren
die men als nuttig kan ervaren
maar ook de kwade zijn niet schaars,
ik noem ze "**amb**(etan)**tenaars**".
Wanneer hun stoïcijnse blikken
ons administratief verstikken
dan stijgt de spanning soms ten top
en kiezen wij het ruime sop.
Niet naar het zwoele Knokke-Zoute:
wij varen, als ontsnappingsroute,
de Schelde op naar nergens heen
op zoek naar niets, vaak gans alleen.
Of in gezelschap van wat maten
de rompslomp even achterlaten
zo wordt civiele narigheid
vaak tot een "fait divers" herleid.
Een zeemanslied, een vlotte babbel
op 't ritme van 't vertrouwd gekabbel,
en zwelt de bries soms danig aan
brengt dat een "boost" in ons bestaan.
Meneer Beaufort durft overdrijven,
doch stormwind doet ons niet verstijven
al vraagt dit een verhoogde trap
van zelfkennis en stuurmanschap.
"Het vaargenot tot kunst verheffen"
wanneer dat lukt mag men beseffen:
"mijn boot en ik, ik voel zowaar
dat wij gemaakt zijn voor elkaar".
Als wij, na feilloos aan te meren,
terug naar de papierberg keren
zijn plots die "**amb**(etan)**tenaars**"
veel minder cynisch en barbaars!

Ray van Rieme

DRUKKERIJ
verspecht.
www.verspecht.be • info@verspecht.be

SLAGERIJ
Kurt & Veronique
DE SMET-PORIAU

Hundelgemsesteenweg 331
Merelbeke - Tel. 09 231 70 40
volg ons ook op FaceBook: slagerij De Smet-Poriau

Heldendicht

Boer Bavo was in alle staten
toen zijn konijnen niet meer aten
doch Reinaert dacht met schelmse blikken:
hier valt een graantje mee te pikken.
Met Hermelijne op de knie
bedacht hij toen een strategie
en sprak met een ludiek gebaar
“Ik wordt… konijnenfluisteraar”.
Ook zijn agrarische vermomming
sloeg Hermelijne met verstomming,
geen wonder dat hij als strateeg
de taak van wonderdokter kreeg.
Hij dreef ze in een schuur tezamen
waar zijn patiënten toen vernamen
dat hij hun zware magerzucht
bezag als een mentale vlucht.
De psycholoog trad toen naar voren,
hij fluisterde hen in de oren:
“Als gij niet eet bijt ik als straf
uw primitieve kop er af!”
Die aanpak deed bij de konijnen
de magerzucht op slag verdwijnen,
zij stortten zich toen allemaal
in doodsangst op de groentenschaal.
De zeer tevreden boer bemerkte
dat Reinaerts therapie goed werkte
doch zag niet dat zijn tortelduiven
veranderden in kale kluiven.
Dat kwam omdat, in oude spreuken,
een vos zijn tanden altijd jeuken.
Rein werd een beetje gemakzuchtig
maar dat veranderde plots duchtig.
Vanuit het beurse Zaffelare
verspreidde zich de droeve mare
dat ’t comité der hoge heren
het dierenrijk wou deporteren
Ook ’t landschap moest er aan geloven
want winstbejag dreef volop boven:
Men wou door middel van een toren
hier overal naar aardgas boren.
Doch Reinaert zelf doorzag de schade,
hij sprong dus op de barricade
en riep de dieren op tot strijd
als opstand tegen beestigheid.
Hij sprak: “In deze eerste fase
doen wij vooral aan sabotage,
als wij niet in hun plannen passen
laat ons dan in hun pannen plassen
en wij vermengen onze drollen
met ’t voedsel in hun kasserollen.
Dat zal bij hen voor scheurbuik zorgen,
wij houden ons zolang verborgen
en na hooguit een lange nacht
wordt onze fase twee van kracht.”
Van Nobel zelf was niets te horen
die zat in zijn ivoren toren
gefascineerd door geld en aars
van de projectontwikkelaars.
Doch meer dan honderd dieren stonden
als broeders in de strijd verbonden
toen Reinaert fier “ten aanval” blies
ondanks de kans op zwaar verlies.
Eerst zorgde Bruun voor de verdwijning
van een groot deel van de omheining,
en ieder dier met sterke horens
bestormde toen de houten torens.
Ook al wie krabben kon of bijten
nam deel aan de unieke feiten
en op zo’n forse vriendenmacht
was zelfs een knokploeg niet bedacht.
‘t Bleek ook toen Firapeel luid brulde
hij hun gemoed met angst vervulde,
“neen” sprak Croiant “zij werden bang
van mijn gekraai en mijn gezang.”
Dus ’t kapitaal werd overwonnen,
er werd niet langer meer ontgonnen,
het boorproject werd afgeblazen
wat alleen Nobel kon verbazen.
Dus mochten al die trotse dieren
in groep de overwinning vieren
en Reinaert sprak als grote leider:
“Sta toe dat ik mij eens verwijder.”
Hij ging in stilte even knielen
op ’t veld waar er ook vrienden vielen,
niet onterecht want zulke helden
vindt men vandaag nog raar of zelden.
De “helden” der moderne tijd
zijn ’t heilig vuur een beetje kwijt.
Hun moed is niet meer legendarisch
dat is alleen nog… hun salaris!

Ray van Rieme

Sponsors

Voor ons clubblad zijn we nog steeds opzoek naar adverteerders.
In bijlage vindt u nog eens alle praktische en technische info.

TECHNISCHE FICHE VAN HET CLUBBLAD "DE PATRIJSPOORT" VAN YACHTING MERELBEKE

Verschijningsdata: 1ste trimester: half april
2e trimester: half juli
3e trimester: half oktober
4e trimester: half januari

Doelpubliek:
- de oudleden, de leden en de steunende leden van "Yachting Merelbeke";
- andere watersportverenigingen en organisaties;
- (water-)sportwinkels;
- verenigingen van Merelbeke;
- alle gemeenteraadsleden van de gemeente Merelbeke;
- verschillende diensten van de gemeente Merelbeke
- de burgemeester en schepenen van de Stad Gent;
- de toeristische dienst van Merelbeke en Gent;
- de regionale afdelingen van de kranten, tijdschriften en radio en TV
- andere geïnteresseerden

Distributie:
- per post op basis van een databestand (zie doelpubliek);
- aan de kassa's van (water-)sportwinkels;
- aan de kassa's van geïnteresseerde winkeliers.

Oplage: min 200 exemplaren

Kostprijs: gratis aangeboden

Grootte en samenstelling: A4- formaat; voorblad in kleur; dubbel geniet; met minimum 2 binnenbladzijden in kleur; minimum 10 pagina's

Adverteermogelijkheden:

	1 A4 pagina	½ A4 pagina	¼ A4 pagina	Cover achteraan
4 edities	290 euro	170 euro	130 euro	375 euro

De adverteerders krijgen een gratis doorkliklink op de website van "Yachting Merelbeke"

Alle handelaren ontvangen een factuur.

Praktische gegevens: de adverteerder levert alle materiaal digitaal en in de juiste vorm.

Te koop

Valkkruiser 12,75 m
Lengte :12,75 m
Breedte : 4,10 m
Motor : Daf 575 Turbo
Boegschroef 15 pk Exalto
Marifoon : Icom
Brandstof tank :1200 L
Drinkwater 1000 L
Vuilwatertank : 200 L
Verwarming : Webasco
2 Airco's
Omvormer en accu laders - Generator 6 Kva

Vraagprijs : € 80.500
Voor meer Info : 0475 945 267

Luxe grote weekender, snelle boot
2 x 260PK - Luxe binneninrichting met alles erop en eraan - inclusief bok voor winterstalling in uitstekende staat - Boot staat in winterberging - Tel 0496 990 324

Te bevragen bij Freddy tel 093637644

Buitenboordmotor 6PK Mariner - Weinig draaiuren - Kan proefgedraaid worden -
Enkele zwemvesten groot en klein - ook voor kinderen - 10Euro/stuk
vierblad schroeven messing 1 linkse - en 1 rechtse, diameter 66 cm
Voor een planerend schip van ca 50 ft - 500 euro /stuk

Alle advertenties dienen aangevraagd Dennis.de.Grootte@gmail.com en goedgekeurd door het Bestuur.

BBQ 15 augustus

Bestuur Yachting Merelbeke

Voorzitter
André OGIERS

Ondervoorzitter
Pascal Slock

Bestuurslid
Jurgen Van Assche

Bestuurslid
Johan Van den Driesschen

Bestuurslid
Hugo Taymans

Bestuurslid
Fréderick Van de Walle

HAVENMEESTER

Rocco
GSM +32487521260

VPF SEIZOENSAFSLUITING 2018

DEKRA

On the safe side

DEKRA Belgium NV

Claims & Expert Services

Expertises auto, gebouwen, machinebreuk, scheepsmotoren
Waardebepalingen rollend materieel en vaartuigen
Code 95 opleiding vakbekwaamheid beroepschauffeurs
Verkoop milieusticker Duitsland
Verkoop Tempo100 caravans en aanhangwagens

www.dekra.be

BUILDING PARTNERS

Building Partners

Aankoop industriegronden
Verkoop KMO-magazijn-units
= Ideaal voor de overwintering van uw vaartuig

www.buildingpartners.be

VICTORINOX
SWISS ARMY
VICTORINOX
SWISS ARMY
200m/660ft
22
VAN BIGNOOT
JEWELLERS
GENT since 1907
I.N.O.X. TITANIUM #241758
LIFE IS YOUR ADVENTURE
VOLDERSSTRAAT 6 WWW.VANBIGNOOT.BE 09/233 22 22
MAKERS OF THE ORIGINAL SWISS ARMY KNIFE | ESTABLISHED 1884