

Vrienden Online



Een uitgave van de Vrienden van HOVO Utrecht in bijzondere tijden...



nummer 2 - okt. 2020

COLOFON

'Vriendenonline' is een uitgave van de Vrienden van HOVO Utrecht omdat we het leuk vinden om contact te houden met onze donateurs in deze tijd, waarin de geplande activiteiten niet kunnen doorgaan.

Versijning 1x per 2 maanden.

Aan dit nummer werkten mee:

Henk Wevers
Ellen Vorsteveld
Engelien Verhoeff
Joke Dinklage
Jan-Hein Zeijlstra
Theo Kauffman

Correcties:
Henk Wevers

Vormgeving en opmaak: Joop Ross.

Contact:
Joke Dinklage
jdinklage@planet.nl

Kijk ook op de website van de Vrienden:
vriendenhovoutrecht.nl

Bij dit nummer...

Aan de Vrienden van HOVO Utrecht

Vandaag ontvangt U de tweede Vriendenonline. Ook in dit nummer hebben we geprobeerd om ideeën, tips en website-adressen voor U te verzamelen. Graag willen wij U bedanken voor de positieve reacties, die wij na het verschijnen van de eerste Vriendenonline hebben ontvangen.

Het derde nummer verschijnt in de tweede helft van december. Heeft U tips voor een boeiend boek of een interessant bezoek aan een tentoonstelling dan nodigen we U van harte uit om daarover een korte bijdrage te schrijven. Deze kunt U sturen naar jdinklage@planet.nl

We maken ons zorgen over de toename van het aantal Corona-besmettingen de laatste weken en worden, zoals zovelen, hierdoor beperkt in onze plannen voor de Vriendenmiddag in januari en de excursie in het voorjaar. We hopen stilletjes dat het mogelijk is om volgend jaar in september of oktober een excursie te kunnen organiseren.

Gelukkig is HOVO Utrecht heel actief in het verzorgen van diverse interessante cursussen online. Bekijk het herfst- en winterprogramma op de HOVO-site: zie hier onder. Wij wensen U veel leesplezier.

Namens het bestuur van Vrienden HOVO Utrecht

Joke Dinklage, voorzitter

De website van HOVO Utrecht - programma winter 2020

<https://www.hovoutrecht.nl/periode/winter/>

Inhoud

1. Bij dit nummer
2. De boeken van Frank Westerman
4. Interessante website: de Rechtspraak
5. Park Vliegbasis Soesterberg en militair museum
8. Het raadsel van goed en kwaad
9. Plan incliné de Saint-Louis-Arzviller

De dagen worden korter, de avonden langer, tijd om de leeslamp aan te knippen en te lezen. Voor degenen onder u die onze Vriendenmiddag op 27 januari van dit jaar bezochten kan de naam van Frank Westerman niet onbekend zijn. Hij was onze gast voor een lezing over zijn in 2019 verschenen boek 'De wereld volgens DARP'. Dit boek is (voorlopig) het laatste in een lange reeks die in 1994 begon met 'De brug over de Tara', gevolgd door 'Srebrenica' in 1997 en, in 1999, 'De graanrepubliek' waarmee hij zijn stijl had gevonden en zijn reputatie vestigde.

Door **Engelien Verhoeff**

De boeken van Frank Westerman



Elke keer wanneer ik een boek van Frank Westerman open, springt mijn hart op, zijn boeken beginnen onveranderlijk met een getekend kaartje van het gebied waar je gaat rondreizen, je staat meteen met je voeten in het gebied waar je gaat rondkijken, terwijl de geest, die niet geografisch gebonden is, geïnspireerd door de schrijver alle kanten op kan gaan.

Een eenvoudige verklaring voor de keuze van een auteur van zijn onderwerpen is natuurlijk nooit te geven, maar in dit geval kunnen we voorzichtig zeggen dat de achtergrond van de auteur die Tropische Cultuurtechniek studeerde aan de Landbouwuniversiteit Wageningen en zich journalistiek ontwikkelde tot correspondent in verschillende landen, doorklinkt in zijn werk. We verblijven in een concrete omgeving, vaak in bizarre omstandigheden, geografisch, historisch en sociaal.

U vindt hieronder een volledige lijst van zijn boeken in chronologische volgorde, ik heb er twee uitgekozen om wat uitgebreider te bespreken. In de besprekingen vindt u geen volledige opsomming van de inhoud van het boek; ik heb geprobeerd u een impressie te geven van de sfeer en intentie van het boek, van waar het om gaat.

Over alle titels is informatie te vinden op internet, aanbevolen sites: www.frankwesterman.nl en www.querido.nl. Er zijn sites waar u recensies vindt onder de individuele boektitel.

Leestip: lees de in elk boek toegevoegde Verantwoording eerst, deze geeft een goed idee van de uitgebreide en solide bronnen die gebruikt zijn en verheldert vooral de positie die de schrijver inneemt in de tekst.

DE GRAANREPUBLIC

(1e druk 1999, 32ste druk 2020)

Voor deze bespreking heb ik de 32ste druk gebruikt waarin de schrijver een hoofdstuk heeft toegevoegd aan de eerdere drukken: De blauwe



revolutie.

Over de titel: de meesten van ons associëren Groningen, en meer specifiek het gebied om de Dollard, wel met 'graan', maar we denken er niet aan als een 'republiek'. Toch behaalden de communisten nog in 1994

in de dorpen Beerta en Finsterwolde de absolute meerderheid terwijl in Nederland en de rest van Europa het communisme geen politieke rol meer speelde. Het is niet toevallig dat deze streek een communistische enclave was en dat lang is gebleven. We maken in dit boek de transitie mee van betrekkelijk kleinschalige landbouw naar de volledig gemechaniseerde grote graanboerderijen en de daarmee veranderende verhoudingen van boer en knecht, naar grote herenboeren en een steeds kleiner wordende schare landarbeiders. We zitten aan tafel bij alle partijen, boeren en arbeiders en bij Sicco Mansholt, wiens rol in de schaalvergroting (met als doel zekerstelling van de

Lees verder op pagina 3 >>>

voedselvoorziening) uitvoerig aan de orde komt. We krijgen een indringend idee van de uitwerking die de maatregelen uit Den Haag en later Brussel hebben in de gemeenschappen en vooral op het persoonlijke leven. Als Mansholt later, geïnspireerd door de denkbeelden van de Club van Rome, tot tegenovergestelde inzichten komt en de subsidies afgebouwd worden is dat rampzalig voor de grote boeren, de kleine boeren en arbeiders zijn in het proces al ten onder gegaan.

Wanneer de boerenprotesten van onze dagen u wel eens wat extreem voorkomen moet u dit boek



Boerenprotest 1971

zeker lezen, dan weet u pas wat protesteren is! Zie ook de voorpagina van het AD, 24 maart 1971 in het fotokatern: BOZE BOEREN SLAAGS IN BRUSSEL.

Aan het eind van het boek komen de plannen voor de Blauwe Stad ter sprake. Voor de bewoners van de streek was het onder water zetten van vruchtbaar boerenland ondenkbaar, maar (ik citeer uit het aan de laatste druk toegevoegde hoofdstuk) 'in mei 2005 daalde de Koningin der Nederlanden in een helikopter uit de wolken neer om acht vierkante kilometer van haar koninkrijk aan het wateroppervlak toe te voegen'. Ik laat het aan u over de toon van dit citaat in te schatten.

In dit toegevoegde hoofdstuk ontmoeten we mensen die we in eerdere hoofdstukken al zijn tegengekomen, in een andere levensfase.

De schrijver legt er in de verantwoording de nadruk op dat niets is verzonnen, maar dat alles is gekleurd door zijn selectie en rangschikking van de feiten: 'Het is mijn verhaal.' Geniet van zijn verhaal!

DIER, BOVENDIER

(1e druk 2010)

Als er bij het lezen van deze titel in uw hoofd al een verre echo klinkt van Übermensch, dan zit u op het juiste spoor. De schrijver vertelt ons de geschiedenis van het lippizaner ras, en van individuele lippizaners, verweven met de ondergang van het Habsburgse Rijk, de twee wereldoorlogen en de rassensveredelingsprogramma's van Hitler, Stalin en Ceausescu. Voor de tekst begint, vindt u een stamboom van de lippizaners die een rol spelen in het boek, die begint in 1767 in het koninkrijk Napels en eindigt (in het boek) in Lipica in het huidige Kroatië en via een andere lijn, in Deurze, Nederland (Drenthe). Ook vindt u twee kaartjes die u hard nodig gaat hebben bij het lezen, ook al omdat de landen waar het over gaat weliswaar op hun plaats blijven liggen maar in de periode waar het over gaat, geregeld veranderen van grens en naam.

De schrijver die in het verhaal optreedt als onderzoeker is geïnspireerd door een periode in zijn jeugd toen hij in de manege werkte van iemand die een lippizaner gekocht had en zijn paarden trainde volgens de principes van Spaanse rijtschool in Wenen.

Dit is het startpunt voor een tocht langs de tragedies van de vorige eeuw, van de mensen, de lan-



den en, in dit geval, speciaal van de paarden die volkomen overgeleverd waren aan de bewegingen van de oorlogen. Parallel met de vaak bizarre verhalen over de lotgevallen van de lippizaners



vertelt de schrijver over Mendel die in wezen in zijn tuin het 'gen' heeft (uit)gevonden, het stukje dat ontbrak in Darwins erfelijkheidsleer. De publicatie van deze baanbrekende theorie heeft enige tientallen jaren liggen verstoffen op de planken voor men het belang ervan inzag.

U leest ook het verhaal van de eugenetica (nooit ver weg als er over paardenrassen wordt gesproken) die in die dagen een druk beoefende wetenschap was. Naar aanleiding van een geslaagd terugfokexperiment schreef de experimentleider: 'door de aderen van deze wedergeboren dieren stroomt het zuivere bloed van de antieke bewoners van de Germaanse wouden'. De zuivere lijn kon bovengehaald worden door 'passende selectie', een term die in onze dagen zijn onschuld heeft verloren. Hitler, van wie gezegd werd dat hij bang was voor paarden, leidde zoveel mogelijk lippizaners 'heim ins Reich', uit een klooster in Servië, uit een kasteel in Vukovar, uit de stoeterij van Macedonië, uit Belgrado via Skopje en na de val van Mussolini, uit Lipica, uiteindelijk naar het dorp Hostau in Sudetenland. Uiteindelijk stonden er in Hostau in mei 1945 ongeveer 400 lippizaners, ruwweg twee derde van het voor voortplanting beschikbare deel van het ras. Er is weinig bekend over een fokprogramma. In de chaos van de laatste oorlogsdagen draven de meeste paarden de Amerikaanse zone in, maar vijftien hengsten waren losgebroken en stoven de Russische zone in.

Ook na de oorlog gaat het niet alle lippizaners goed, er verschijnen alarmerende berichten in de pers over totaal verwaarloosde en uitgehongerde paarden, slachtoffers van de oorlog in Joegoslavië en van andere conflicten. De schrijver vertelt de geschiedenis van de Koude Oorlog aan de hand van het lot van de paarden.

Houdt u van paarden? Of van geschiedenis? Reis virtueel mee met de schrijver, bezoek de stallen, ontmoet de mensen, en vooral, leer hun denkbeelden kennen.

Lijst van boeken door Frank Westerman zonder coauteur geschreven:

- De brug over de Tara (1994) ■ Srebrenica. Het zwartste scenario (1997) ■ De graanrepubliek (2000)
- Ingenieurs van de ziel (2002) ■ El Negro en ik (2004) ■ Ararat (2007) ■ Dier, bovendien (2010)
- Stikvallei (2013) ■ De slag om Srebrenica. De aanloop. De val. De naschok (2015)
- Een woord een woord (2016) ■ In het land van de jaknikkers. Verhalen uit de polder (2017)
- Wij, de mens (2018) ■ De wereld volgens Darp (2019)



Interessante website: de Rechtspraak

In een samenleving waarin we digitaal winkelen, reizen boeken, bankzaken regelen en zakendoen met overheidsinstanties is digitalisering niet meer weg te denken. Ook voor de interactie tussen de rechtspraak en partijen en voor de werkzaamheden van juridische professionals is digitalisering nodig. Zo worden procedures toegankelijker en sneller.

Een interessante website in deze en een mooie digitale toegang tot alles wat met rechtspraak te maken heeft is de site 'de Rechtspraak'. Iedereen die in het algemeen geïnteresseerd is in rechtspraak (of bij een rechtszaak is/wordt betrokken!), het systeem, procedures en jurisprudentie vindt hier veel informatie.

En dat wordt de komende jaren alleen maar meer omdat de rechtspraak haar digitale toegankelijkheid zal vergroten. Een rechtszaak starten, berichten versturen, stukken uitwisselen tussen partijen en gerechten en het dossier inzien zal steeds meer digitaal gaan. [Lees verder.](#)



Van militair complex tot spannend natuurgebied, een bijzondere geschiedenis:

**Park Vliegbasis
SOESTERBERG
en het
NATIONAAL
MILITAIR
MUSEUM**

Door **Joke Dinklage**

Geschiedenis

In maart 1913 kocht de Staat der Nederlanden 400 hectare heidegrond en in datzelfde jaar werd de Militaire Luchtvaart Afdeling (LVA) opgericht als onderdeel van de Landmacht.

Soesterberg werd de bakermat van de Luchtmacht.

In WO I werden buitenlandse militaire vliegtuigen geïnterneerd op de Vliegbasis Soesterberg. Tot WOII bleef de omvang van de basis beperkt o.a. door geldgebrek en later door schaarste aan materiaal.

Bij de inval van het Duitse leger in 1940 werden alle vliegvelden in Nederland onklaar gemaakt. De Duitsers maakten het vliegveld al snel geschikt als bommenwerpersbasis.

Er werden drie verharde startbanen aangelegd, zodat bij iedere windrichting kon worden opgestegen en geland. De bouwwoede van de bezetter kende geen grenzen. In de eindfase van de oorlog werd het vliegveld herhaaldelijk gebombardeerd. In 1949, na beëindiging van de strijd in voormalig Nederlands-Indië werd met de wederopbouw begonnen.

Door de snel oplopende spanning met de toenmalige Sovjet-Unie kreeg de vliegbasis een NAVO-functie. De bebouwing en de infrastructuur van het vliegveld pasten in de strategie van de NAVO om in korte tijd een grote troepenmacht te kunnen invliegen.

In 1953 werd de Koninklijke Luchtmacht opgericht en werd de basis een onderdeel van een netwerk van militaire activiteiten op de Utrechtse Heuvelrug. Vanaf 1954 stationeerden de Amerikanen het 32 Flighter Interception Squadron op de basis.



munitiebunker

Al snel werd begonnen met de bouw van Camp New Amsterdam. In de rest van het gebied herinneren bunkers en munitiedepots aan deze periode. In 1967 werd besloten tot de bouw van Aircraft Shelters om vliegtuigen in te verbergen. Aanleiding voor de bouw was de Zesdaagse Oorlog, waarbij Israëlische gevechtsvliegtuigen de gehele Egyptische luchtmacht in één keer vernietigden. Dit heet nu het Sheltergebied.

Toen de Koude Oorlog ten einde was, verlieten de Amerikanen de vliegbasis. Voor hun vertrek werden er nog wel schuilplaatsen voor het personeel gebouwd ter bescherming tegen nucleaire, biologische en chemische wapens. Verspreid over de basis werden nog 22 betonnen wachthuisjes geplaatst. Na het vertrek van de Amerikanen kon de vliegbasis niet meer in deze omvang blijven bestaan en werd begonnen met de sloop van gebouwen en wegverhardingen om een natuurlijke begroeiing mogelijk te maken. Pas in 2003 werd besloten de basis definitief te sluiten en werd het gebied deel van het ontwikkelingsprogramma "Hart van de Heuvelrug"

In 2010 is begonnen met de herinrichting van het terrein en de aanleg van fiets- en wandelpaden. In december 2014 opende Park Vliegbasis Soesterberg zijn deuren.

Schraalgrasland



rijkdom van meer dan 2000 soorten planten en dieren.

De open ruimte en het bloemrijke schraalgrasland zijn zeer aantrekkelijk voor graspiepers en veldleuweriken. Er broeden meer dan 150 paartjes. Er komen ook veel vlinders en sprinkhanen voor. De overgangen naar bos en heide herbergen diverse vogelsoorten zoals roodborsttapuit, bosuil, boomleuwerik, grote bonte specht, nachtzwaluw en nog veel meer. Groepen graspiepers eten zich op het grasland in het najaar de buik nog vol voor hun vertrek naar het warme zuiden. Daarnaast leven er reëen, vossen, marters, dassen en een veelheid van reptielen. Talrijke soorten paddenstoelen zijn er door de bijzonder kalkrijke grond in het najaar te bewonderen.

De diverse leegstaande personeelsschuilplaatsen en waterkelders zijn geschikt gemaakt voor vleermuizen. In de winter verblijven hier gewone grootoortvleermuizen, water-vleermuizen en baardvleermuizen.

In het Park zijn naast één fietsroute, twee wandelroutes uitgezet.

Een rode van 5 kilometer en een gele van 3,4 kilometer.

Lees verder op pagina 7>>>

Het Park

Vanaf 2009 voert Utrechts Landschap het beheer over het park. Pas in 2017 wordt het park aangekocht, de grootste aankoop sinds het 90-jarige bestaan van Utrechts Landschap. 375 hectare natuurgebied met dichte bossen, glooiend heidegebied en open schraalgraslandschap. Een oase van rust en ruimte. Door de decennialange afsluiting voor publiek heeft zich een bijzondere planten- en dierenwereld ontwikkeld. Een ongeken-



Honden zijn niet toegestaan, ook niet aangelijnd. Het Park is het gehele jaar toegankelijk. Alleen de landingsbaan is i.v.m. het broedseizoen van 15 maart tot 15 augustus gesloten.

Naast de prachtige natuur voeren de wandelingen U langs verschillende overblijfselen van militaire objecten. Ik vind het een bijzondere ervaring om in dit voormalig militair gebied te lopen.

Het Nationaal Militair Museum

De Stichting Koninklijke Defensie Musea is opgericht in 2014. Een overkoepelende organisatie van vier Nederlandse defensiemusea. De Stichting heeft tot taak het beheren van de museale collectie van Defensie.

‘Het Nationaal Militair Museum (NMM) besteedt aandacht aan de betekenis van de Nederlandse Krijgsmacht in verleden, heden en toekomst’.

De collectie omvat circa 400.000 objecten vanaf pijlpunten uit het stenen tijdperk via zwaarden en harnassen uit de Middeleeuwen tot de huidige wapensystemen van de Nederlandse Krijgsmacht.

In het museum zijn tal van militaire vliegtuigen, militaire voertuigen, attributen en legerkleding door de eeuwen heen te zien. Ook is de geschiedenis van de Nederlandse Vredesbeweging in beeld gebracht. Via diverse communicatiemiddelen wordt een levendig beeld gegeven van de geschiedenis van onze land- en luchtmacht.

Het museum is ruim, overzichtelijk en interactief. Naast de uitgebreide vaste collectie zijn er regelmatig speciale exposities te zien. Bv. ‘Als de Russen komen’ en ‘75 jaar bevrijding van Nederland’.

Het prachtige zwarte gebouw is ontworpen door Dick van Wageningen, in samenwerking met H+N+S landschapsarchitecten. Het is een grote platte doos met een volledig glazen pui van 13 meter hoog,



afgedekt met een overstekend dak. Het bouwwerk is 250 meter lang en 110 meter breed. Er is optimaal gebruik gemaakt van de in het terrein aanwezige hoogteverschillen en de relatie met de start- en landingsbaan van het voormalige vliegveld Soesterberg. In 2015 wint het NMM de Abe Bonnema Architectuurprijs.

Het museum is van dinsdag t/m zondag geopend van 10.00 tot 17.00 uur. In deze Covid-19 tijd is online reserveren nodig. Voor bezoekersinformatie [klik hier](#).



Nationaal Militair Museum

Het raadsel van goed en kwaad,

over wat mensen beweegt

Door **Theo Kauffman**

Op het pad van levenskunst ontkom je niet aan ervaringen van wat goed en kwaad is. In de mens zijn immers steeds twee krachten aanwezig, één op het leven gericht en één op destructie (Eros versus Thanatos). Een polarisatie die niet altijd eenvoudig te doorzien is. Soefmeester Inayat Khan zegt hierover “in werkelijkheid is slechtheid alleen de schaduw van goedheid en zoals schaduw niet bestaat, zo bestaat het kwaad niet”.

Christien Brinkgreve laat in haar nieuwste boek de verwevenheid tussen beide levenskrachten zien, hoe het ene het andere oproept en hoe wat eens heilzaam was ten kwade kan keren. Bij haar zoektocht naar het vinden van samenhangen en onderliggende patronen bleek dat het ontbreken van contact met de anderen en met de eigen driften, angsten en verlangens de sleutel te zijn van het verdwijnen van het evenwicht, waardoor de destructieve krachten de overhand krijgen. Gemis aan samenhang en zingeving leiden tot een gevoel van innerlijke leegte en roepen angstgevoelens en geldingsdrang op.

De vele verhalen uit de literatuur, politiek en persoonlijk leven die zij aanhaalt zetten u als lezer tot nadenken over voorwaarden voor heilzamer verhoudingen tussen mortaliteit en nataliteit. Het raadsel van goed en kwaad ligt niet altijd in de dingen en mensen, maar dikwijls in onze manier van beschouwen (Inayat Khan).

Het appèl dat Christien u als lezer meegeeft is “wees voortdurend waakzaam voor de destructieve tendensen in onderlinge verhoudingen, in de taal, in het denken, maar houd ook oog voor de constructieve krachten. Niet alleen het kwaad, maar ook het goede heeft verklaring en verdient aandacht”. De kern van het bestaan is immers niet mortaliteit, maar nataliteit en creativiteit: de scheppende krachten.

Het raadsel van goed en kwaad,

-over wat mensen beweegt-,

Christien Brinkgreve, Uitgeverij Atlascontact, paperback, 200 blz. €21,90. ISBN 9789045029382



Christien Brinkgreve



Plan incliné de Saint-Louis-Arzviller

Het "Plan incliné de Saint-Louis-Arzviller" (Hellend vlak van Saint-Louis-Arzviller), een waterbouwkundig meesterwerk in de Noordelijke Vogezen.

In augustus 2020, op weg naar ons vakantieadres in de Vogezen, passeerden mijn vrouw en ik een intrigerende installatie die een bijzondere scheepslift bleek te zijn, het "Plan incliné de Saint-Louis-Arzviller", onderdeel van het Marne-Rijn kanaal.

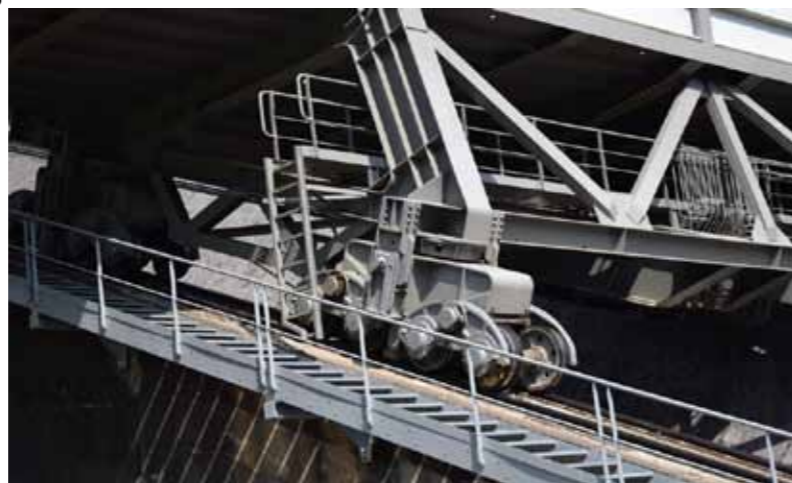
Door **Henk Wevers**.



Overzicht van het indrukwekkende complex

nodig om een hoogteverschil van 44,55 meter te overbruggen. Het passeren van dit traject duurde 1 dag maar dat was niet het grootste bezwaar. Een groter probleem was het verplaatsen van water van boven naar beneden bij elke passage van die 17 sluisen. Men ging op zoek naar een oplossing voor deze bezwaren en daartoe werden bestaande scheepsliften goed bestudeerd. Een "hellend vlak" scheepslift bleek het best te passen bij de topografie van de gekozen plek. Tussen juni 1964 en november 1968 werd het "Plan incliné de Saint-Louis-Arzviller" gebouwd. Ook werd een boven- en een benedenkanaal gegraven die op het oude kanaal aansloten, resp boven de eerste van de 17 oude sluisen en onder de zeventiende. Op 27 januari 1969 werd de scheepslift in gebruik genomen.

De scheepslift is een transportbak met dezelfde afmetingen als elke sluis in het Marne-Rijnkanaal, vanbinnen 41 m lang, 5,2 m breed en 3,2 m diep. Deze bak heeft aan elke kopse kant een deur en is gevuld met water. De bak weegt met belasting ongeveer 900 ton en beweegt tussen bovenkanaal en onderkanaal op 32 wielen aan 8 onderstellen over rails die bevestigd zijn op een hellend vlak (41%). Met kabels is de bak verbonden aan 2 contragewichten van samen 900 ton die op eigen rails op de helling



Rolmechanisme

Het Marne-Rijn kanaal werd in 1853 geopend als deel van de waterweg tussen Parijs en de Rijn. Een paar jaar later werd het Saarkolenkanaal op het Marne-Rijnkanaal aangesloten waardoor ook Noord-Lotharingen met de Rijn was verbonden. In het 314 km lange Marne-Rijnkanaal, tussen Vitry-le-François en Straatsburg, waren 154 sluisen gebouwd, waarvan 17 stuks over een traject van 4 km, ten Oosten van Arzviller. Deze 17 sluisen waren



Schaalmodel van de scheepslift

het 40 m³ water terwijl dat bij een gewone sluis in dit kanaal 600 m³ is.

In de eerste jaren werd de scheepslift hoofdzakelijk gebruikt door de commerciële scheepvaart maar door het verdwijnen van de mijnbouw in Lotharingen ging dit soort scheepvaart in de jaren '70 en '80 hard achteruit. De redding voor het kanaal en de scheepslift is de toename van de pleziervaart geweest. Enige getallen uit Wikipedia ter illustratie: Van 1969 tot 2004 daalde het aantal commerciële vaartuigen van 5788 tot 284 per jaar en van 1975 tot 2004 nam het aantal pleziervaartuigen toe van 145 tot 6624 per jaar. Niet alleen trekt Het Marne-Rijnkanaal veel varende toeristen, het Plan incliné is zelf ook een toeristische attractie geworden met een tentoonstelling, excursies per boot en een restaurant. Het aantal bezoekers is ongeveer 70000 per jaar.

Bronnen:

<https://www.plan-incline.com/presentation-du-site/>

<https://www.elzasopdefiets.nl/nl/fietsroutes/kanalen-en-wijn-fietsroutes/bl921-wijngebied-van-koning-dagobert-43.html>

Hand-out uitgereikt aan bezoekers van Plan incliné (in het Nederlands).

Meer lezen?

Klik hier voor de nederlandsestalige Wikipedia en **klik hier** voor de franstalige Wikipedia (uitgebreider).

staan. Het niveauverschil tussen boven- en onderkanaal is 44,55 m.

Als de bak boven is aangekomen wordt deze zo vastgezet dat het waterniveau in de bak 20 cm lager is dan het waterniveau in het bovenkanaal. Vervolgens schuift de sluisdeur van het kanaal omhoog en neemt daarbij de deur van de bak aan haken mee. Uit het bovenkanaal stroomt water in de bak tot de niveaus dezelfde zijn. Het gewicht van bak met inhoud is nu 920 ton. Dan kunnen boten naar buiten en naar binnen varen. Na sluiting van de sluis- en bakdeur beweegt de bak in 4 minuten naar beneden doordat de bak 20 ton zwaarder is dan de contragewichten. De contragewichten bewegen dan naar boven. Beneden wordt de bak vastgezet waarbij het waterniveau in de bak 20 cm hoger is dan in het benedenkanaal. Tijdens het openen van sluis- en bakdeur stroomt er water uit de bak tot de niveaus binnen en buiten dezelfde zijn; de bak met inhoud weegt nu 880 ton, 20 ton minder dan de contragewichten. Ook nu brengt de zwaartekracht het geheel van bak en contragewichten in beweging: de bak gaat omhoog. De waterbesparing bij deze scheepslift is enorm. Bij elke passage kost