



**Vlaamse vereniging  
tot het behoud**

**van  
historische vaartuigen vzw**

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

Nieuwsbrief 41 - mei 2010

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

## Agenda:

### Havenfeesten Blankenberge:

13 t/m 16 mei 2010

### Escale à Gravelines:

22 en 23 mei 2010

### 27-30 mei 2010 :

Oostende voor Anker  
'Oostendse kapers'

### 4-6 juni 2010 : Port de Calais

### 19-20 juni 2010 :

Panheel maritiem (NL)

### 10-13 juli 2010 : Sail Antwerpen

### Havenfeesten Turnhout:

15 augustus 2010

### 28-29 aug 2010 :

Temse in de Wolken

### 12 sept 2010 :

Zennegat Open Monumentendag  
'de 4 elementen'

### 9-12 oktober 2010 :

jaarmarkt te Boom

### Uw bestuur:

Dirk Ramakers ,  
motorsleepboot Odilia  
(voorzitter),

0(032)478 38 38 45

Lieve Verheyden  
Lemsteraak Jonge Sinjoor  
(secretaris)

0(032)495 32 21 53

Luc Honsia  
boeierschuit Ziet Op U Zelve  
(penningmeester)

0(032)495 52 50 72

Broos Colman  
touwenboot Brabo III  
(ledenadministratie)

0(032) 476 52 22 64

E-mail:

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

redactie nieuwsbrief:

[vbhredactie@yahoo.com](mailto:vbhredactie@yahoo.com)

Fortis: 001-3919876-85  
IBAN BE89 0013 9198 7685  
BIC GEBABEBB

Beste leden,

Deze maand beginnen we onze nieuwsbrief met een gedicht van Paul van Ostaijen, bekend Vlaams dichter en prozaschrijver. Hij werd geboren in Antwerpen in 1896 uit een Nederlandse vader en een Vlaamse moeder. Op school werd hij als probleemgeval beschouwd, en in juli 1913 werd hij dan ook van school gestuurd. Enkele maanden later ging hij als bediende aan het werk op het Stadhuis van Antwerpen. Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog vluchtte het gezin van Ostaijen naar Nederland, maar toen Antwerpen bezet werd door de Duitsers, keerden zij terug en ging Paul weer aan het werk op het stadhuis. In de jaren die volgden werd hij in de stad een bekendheid. Hij was overtuigd flamingant en raakte betrokken bij het activisme. Eind 1917 werd hij tot drie maanden gevangenisstraf veroordeeld, vanwege het uitfluiten van kardinaal Mercier die naar Antwerpen was gekomen om aldaar een grote processie te houden. Het Duitse bestuur van de stad zorgde er echter voor dat hij niet de cel in hoefde. Na WO I vluchtte Van Ostaijen naar Berlijn om niet gearresteerd te worden. In 1921 keerde Van Ostaijen terug naar België en opende hij een kunstgalerij in Brussel. Op 18 maart 1928 overleed hij aan de gevolgen van tuberculose na een lange ziekteperiode.

In deze nieuwsbrief zijn gedicht "Melopee":

Dichterlijke groeten,

Namens het bestuur, uw voorzitter,

Dirk Ramakers

## Melopee

Onder de maan schuift de lange rivier  
Over de lange rivier schuift moede de maan  
Onder de maan op de lange rivier  
schuift de kano naar zee  
Langs het hoogriet  
Langs de laagwei  
schuift de kano naar zee  
schuift met de schuivende maan  
de kano naar zee  
Zo zijn ze gezellen naar zee  
de kano de maan en de man  
Waarom schuiven de maan en de man  
getweeën gedwee naar de zee.

Afsluiten doen we uiteraard opnieuw met een gedicht van huisdichter  
Evarist van Camp van The Old Lady.

waterspiegeling  
trekkend op het anker  
liggend op mijn zij  
dacht ik dat ik droomde  
een meermin zwom voorbij  
vlag was mijn reactie  
het fototoestel klaar  
ik nam ze op de korrel  
ze zwom met wijds gebaar  
ze kliefde door het water  
zo soepel als een paal  
ze prokste en ze lachte  
ensdook met veel kabaal  
ik nam zo vele kiekjes  
van achter en van voor  
en voor ik weer op adem kwam  
was ze er weer vandoor

## Controle op het water? Een verhaal uit de praktijk.

door Greet en Luc Honsia, boeierschuit Ziet op u Zelve

Eindelijk kunnen we dan van onze "paasvakantie" gaan genieten en rustig de laatste week (van de twee weken) nog een beetje gezellig rondvaren. We waren naar Nieuwpoort geweest, niet direct een gezellig uitje, maar meer een familiale verplichting zoals dat dan heet. Onze zoon heeft daar nl. deze winter een oud huisje gekocht, dat natuurlijk bidt en smeekt voor enkele opknapbeurten. Zo hadden we daar ook al gedurende de krokusvakantie een keuken ingebouwd en een raam vergroot. En nu waren we uitgenodigd om de oude trap af te breken en een nieuwe te plaatsen. Gezellig toch, kinderen...

Enfin om het totale leed wat te verzachten, waren we dus toch met het schip (Ziet op U zelve) in speedtime naar de verre westhoek gevaren; in één dag van Mechelen naar Gent, de tweede dag tot in Brugge om de derde dag door te stomen tot Nieuwpoort. Niet direct een ontspannen reisje dus, maar dan waren we daar ten minste 's avonds toch op "eigen terrein". We hadden geen klagen en alle reden om gelukkig te zijn, want de werkvoorbereidingen waren prima gepland en georganiseerd, zodat alles zeer vlot verliep. Uiteindelijk was in minder dan een week tijd de oude trap afgebroken en de nieuwe geplaatst, zodat alleen het verniswerk nog over bleef. Maar aangezien we van dat soort werk al genoeg te doen hebben hier aan boord, laten we het hunne aan hen over...

Gelukkig als we waren, gooiden we de tweede paasvakantieweek weer los en tuften rustig op ons duizendste gemak weer richting Mechelen. Eigenlijk was het mooi weer maar de wind zat op kop wat het dan weer vrij koud maakte. Maar we klagen niet, we varen toch weeral! En met alle gemak raakten we weer tot Brugge. De volgende morgen schoten we als een pijl uit onze ligplaats, omdat er een beroepsschip ons voorbijliep en wij de ervaring hebben dat als je vele bruggen en/of sluizen moet doen het meer dan heel voordelig is om dat samen met beroepsvaart te doen. Maar het geluk zat deze keer niet zo mee, de eerste brug bleek in onderhoud en kon pas binnen een uur geopend worden. Daar lig je dan op een druk verkeerspunt zonder enig comfort maar wel met veel rumoer... Bovendien vernamen we via de marifoon dat er ook nog een sluis geblokkeerd bleek... Maar we zijn met vakantie en we ergeren ons niet.

Tegen de tijd dat de brug draaide, bleek gelukkig ook de sluis weer in orde te zijn en dus tjokten we achter de beroepsschipper aan. Echt tjokken, hij had blijkbaar echt geen haast... Maar hij had de formules van Alladin (Sesam, open u?) en alle bruggen openden zich als vanzelf voor hem. Tenslotte zijn we in vakantie en we ergeren ons dus niet.

We waren bijna Brugge uit, toen een politierubberbootje op ons af stevende. Wij varen al dertig jaar en hebben nog nooit controle gehad, dus waarom nu? Maar ons inschattingsvermogen bleek volkomen fout te zitten en de vriendelijke blauwe uniformen nodigden zichzelf uit om even aan boord te mogen. Gelukkig zijn we op vakantie en ergeren we ons niet. Ze wilden onze vakantietijd niet beknotten en we mochten rustig doorvaren als iemand hen maar even hielp.



Als eerste vroegen ze de identiteitskaart, vervolgens de vlaggebrief en/of meetbrief, het gele BIPTcertificaat, het stuurbrevet, de zendvergunning, het blauwe inschrijfnummer, de gele vaarsticker(vignet), de verzekeringspolis en het laatste betalingsbewijs hiervan. Wij waren gelukkig met alles in orde, maar toen kwam er ook nog een waslijstje van "things-to-have": zwemvesten, toeter, pikhaak, 2 x 30 m touw, paddels, anker en reserveanker, hoosvat, dompelpomp en politiereglement. Ook hierin scoorden we alle punten, maar ze hielden niet op. Waar is je gele vaarvignet gekleefd en je blauwe inschrijfnummer moet ergens bevestigd zijn, en leesbaar ten halve de romp, naam eigenaar en thuishaven horen op het achterschip? Ik wees de heren er vriendelijk op dat deze tijdelijk verwijderd waren omdat ik de den aan het schuren ben, het excuus werd aanvaard.

De heren verlieten zonder verdere problemen weer het schip. Gelukkig maar dat we met vakantie zijn, anders had ik me zeker geërgerd aan deze toestand. Blij en tevreden werd onze reis verder gezet. Tot aan de sluis van Eeklo... Vaart daar toch zeker weer niet een politierubberbootje rond! Maar we varen immers al dertig jaar, hadden nog nooit controle gehad en bovendien zijn we deze morgen reeds gecontroleerd, dus zwaaiden we beleefd naar de voorbij zoevende heren. Maar ook deze heren vonden ons blijkbaar zeer interessant en vroegen of ze even met ons mee mochten varen! Totaal verbaasd lieten we hen natuurlijk begaan, maar meldden toch even het gebeuren van deze morgen. Ah! Dan geen politiecontrole maar douanecontrole! Twee mannen stapten van boord, andere twee stapten aan boord voorzien van een curverbox vol met allerhande pipetjes en leidingen. Aangezien één van de twee een vrouw was, nam ik wijselijk het roer over en liet Luc begaan. "Rode diesel aan boord? Ja, hoor! Ook witte!" En weer werden de documenten boven gehaald. Luc had deze winter een schets over het gehele "mazoutcircuit" op de PC voor me gemaakt en afgeprint en deze werd nu dan ook triomfantelijk getoond. De douanebeambte draaide en keerde de overduidelijke schets en uit al haar gezichtsuitdrukkingen bleek duidelijk dat ze alles behalve dit had verwacht en er bovendien er sikkepitt van begreep. Desalniettemin wilde ze haar ego hoog houden, knikte bevestigend en samen verlieten ze zonder boef of ba weer het schip; "Nog een goede reis verder!"

We keken elkaar vol trots aan en de reis werd verder gezet, richting Gent, de ringvaart op tot aan Merelbeke. Via de openstaande sluis over bakboord gleden we Gent via de oude Schelde binnen. We gingen Gent op een andere manier verkennen... Over een gezellig vaarwatertje met een verzorgde oever aan de ene kant en inspiratieve woonschepen aan de andere kant vaarden we zachtjes verder. We belden de sluismeester van de Brusselsepoortsluis op om zich fysiek en mentaal voor te bereiden op onze komst. Nadat hij zich ervan vergewist had dat we echt niet te breed, te lang en te hoog waren, gaf hij zijn betoog op. En stonden de sluisdeurtjes open met een sluismeester die ons écht wel stond op te wachten. Onmiddellijk kregen we een klaagzang van de ellendige toestanden waarin hij moest werken en stopte hij Luc ook een sluishendel in de handen om hem te helpen bij het sluiten van de bakboorddeur, het openen van het verlaat en het openen van de andere deur. Maar zoals ik reeds zei, we zijn immers met vakantie!

Eens de sluis uit, vaarden we onder een voetgangersbrugje met daarachter een prachtige openbare tuin met gazon en steiger voor de vissers. Jammer genoeg moesten wij daar een 90° bocht nemen naar bakboord en stoorden dus de loze vissertjes in hun vakantie-activiteiten. Eentje was zo druk bezig met zijn passieve, mediterende manier van vissen, dat hij te laat de lijn binnen haalde, waardoor de haak nog steeds aan het stuurboordzwaard hangt te bengelen. Van daaruit onder de Lotusbrug door en dan komt de rode hefbrug. De arme overwerkte sluismeester had ons al verwittigd dat men van hem verlangde dat hij die brug ging openen, maar dat hij dat nog nooit eerder had gedaan. En zo kwam het ook dat ik zag dat de man een paar keer zenuwachtig om zich heen keek en op enkele knopjes duwde. Het scheen goed te komen, want de bellen lieten zich horen en even later zakten ook de slagbomen. Maar schijn bedriegt soms want even later zag ik de man naarstig bladeren in één of andere handleiding, en even later nam hij er zelfs de telefoon bij. We lagen daar al



zo'n klein half uurtje te dobberen toen Luc het idee opperde; "als ik nu de bokkepoten afbreek, kunnen we er wel onderdoor!" Maar aangezien de slagbomen inmiddels ook al zo'n klein half uurtje neergelaten waren, en het verkeer in Gent op een niet meer te overziene manier was stil gelegd, vond ik dit idee niet meer zo toepasselijk. Enfin na dit kort overleg, ging plots de brug omhoog en meerden we minder dan een half uur later aan naast een prachtige steiger met water en elektriciteitsvoorziening bij Portus Ganda. Hoe het verder verliep met het Gentse verkeer, vernam u misschien via het nieuws op televisie...

# Veiliger Varen tot Behoud van Historische Vaartuigen

Stel jezelf eens de volgende vragen:

- In wat voor noodsituaties kan ik op het water zoal terecht komen?
- Heb ik de juiste middelen aan boord om drama's te voorkomen?
- Weet ik in nood correct te handelen?

Met stukjes tekst van het internet zoals [www.watersportcalamiteitendraaiboek.nl](http://www.watersportcalamiteitendraaiboek.nl) en [vaartips.nl](http://vaartips.nl) wil de VVBHV door middel van de nieuwsbrief en de website haar leden enkele nuttige tips geven die het varen veiliger kunnen maken.

## DEZE MAAND: SLUIZEN.

Aangezien het waterniveau van de verschillende vaarwaters niet altijd op dezelfde hoogte ligt, zijn er sluisen om dat niveauverschil te overbruggen. Wachten voor de sluis doen we op voldoende afstand van de sluisdeuren. Zodra de sluisdeuren open zijn en er geen uitvarende schepen meer zijn, krijgen we toestemming om de sluis in te varen (groen licht). Daarbij laten we de beroepsvaart voorgaan, tenzij de sluismeester andere aanwijzingen geeft. Jachten onderling varen op volgorde van aankomst de sluis binnen. We volgen daarbij de aanwijzingen van de sluismeester op.



Het is handig om voor het invaren van de sluis aan beide zijden stootwillen op te hangen en lijnen klaar te leggen. We kunnen dan aan beide kanten zonder problemen vastmaken. We varen zo ver mogelijk naar voren door voor we vastmaken. Tijdens het schutten maken we de lijnen langer of korter, al naar gelang we omlaag- of omhoog schutten. We beleggen de trossen niet maar houden die in de hand. In een hoge sluismuur zitten verhaalpotten of ringen waar we onze lijnen aan vast kunnen maken. De onderlinge afstand is vaak te groot voor een jacht. Daarom maken we eerst vast aan een verhaalpot met een dubbel genomen lijn. Die vieren we vanaf het achterschip terwijl we doorvaren naar de volgende verhaalpot. Daar leggen we ook

een dubbel genomen lijn overheen die we op het voorschip nemen. Als de sluis een heel groot verval heeft, kan dat soms lastig zijn. We kunnen dan beter met een voor- en achterspring aan een verhaalpot gaan liggen. Als de deuren opengaan en de beroepsvaart toestemming krijgt om de sluis uit te varen, blijven we rustig wachten met de lijnen vast tot de schepen de sluis uit zijn. We hebben dan geen last van hun schroefwater.

Op de website een stukje over schippers en alcoholgebruik:

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

(klik op de link en je wordt doorgestuurd naar de website!)

Je kunt immers niet veilig genoeg zijn!

# De Boelwerf – het rijke maritieme verleden van Vlaanderen

door Wim de Graaf, IJtunnel 1

Bronnen: Vak- en Ambachtschool Temsche, met dank aan archief Broeders van Liefde Gent 1925

“Boelwerf erfgoed om te koesteren” van Lieven Muësen

Inhuldigingsbrochure van de gemeente Temse, tekst werd ontleend aan volgende publicatie: Johan Dambruyne, Inventaris van het archief van de N.V. Boelwerf Vlaanderen en rechtsvoorgangers, 1868-2005 (Rijksarchief België, Brussel, 2008), pp. 17-23

Vervolg op het artikel in Nieuwsbrief 40, maart 2010.

## Vak- en Ambachtschool Temsche

De Boelwerf werd na de Eerste Wereldoorlog de belangrijkste werkgever in Temse. Er was nood aan gespecialiseerd onderwijs, gericht op de scheepsbouw. De Boelwerf zelf beschikte al over een eigen vakschool vanaf 1906. Onder impuls van E.H. Edward De Zutter werd op 23 februari 1921 de “Vak- en Ambachtschool van Temsche” opgericht. Een diploma van de vakschool stond garant voor een goede job op de Boelwerf. In 1921 beperkten de lessen zich tot tekenlessen en waren er 64 leerlingen ingeschreven. In 1923 werden de nieuwe lokalen in de Akkerstraat in gebruik genomen en waren er reeds 115 leerlingen. Naast technisch tekenen werden volgende klassen ingericht: paswerk, draaiwerk, smederij, schrijnwerkerij, meubelmakerij, elektriciteit en bouwkunde.

## Reglement

Een reglement van inwendige orde werd door de beheerraad (met o.m. Cesar en Jozef Boel) goedgekeurd in 1925. “Indien het gebeurt dat een leerling gedurende de lessen aan een natuurlijke behoefte moet voldoen (hetgeen zoveel mogelijk moet vermeden worden) zal hy daarvoor tot de daartoe geschikte plaats gaan”. Uit het reglement van inwendige orde 1925. Werkplaats jaren 20, tijdens Verankerd café Den Esch.

## Scheepsbouw

In september 1930 werd een speciale klas ingericht voor scheepsbouw. Maurice Hemelaer, oud leerling en gediplomeerde scheepsbouw, werd hiervoor als leraar aangesteld. Elke avond in de week werd er 2 uur lesgegeven, van september tot in juli, 3 schooljaren lang. De jongens werkten meestal al op de werf en hadden er alleen zware dagtaak opzitten. Geen wonder dat het vaak vechten was tegen de slaap. “Tonnenmaat, scheepsmaat, gewichtsberekenen, stuurboord en bakboord (lichten bij nacht), traceren, matteren en klinken, vergelyking tusschen scheepsconstructie in hout of yzer of staal, vormplan der schepen, lasschen.” Een greep uit de leerstof in de jaren '30

## Alfons Mijs

De eerste afgestuurde van de scheepsbouwklas in 1932 was Alfons Mijs. Er zaten toen een tiental leerlingen in de scheepsbouwklas. In 1938 waren er reeds 30 en moesten er leerlingen geweigerd worden. In gans de school werd de kaap van 300 leerlingen bereikt. De bloei van de Boelwerf was de belangrijkste reden van dit succes. Ondertussen was E.H. August Weyers aangesteld als directeur.

## WOII

Er volgden moeilijke oorlogsjaren maar de school werkte verder.

“Weer een oorlogs schooljaar met zijn moeilijkheden van fietsbanden schaarste lichtdemping, laat werken enz.



Waren er dit jaar geen vrijwillige uitwijkelingen, dan waren er integendeel de oproepingen van tewerkstelling in het buitenland. Bij dat alles is de zenuwachtigheid onder de leerlingen en een vermindering van studiegeest toegenomen.”

Na de oorlog kende de Boelwerf een enorme groei. Er werden nieuwe technologieën geïntroduceerd die ook in de vakschool onderwezen werden zoals elektrisch en autogeen lassen en snijden. In 1959 werd een dagschool opgericht door de nieuwe directeur Alfons De Wilde en veranderde de naam in “Vrij Technisch Instituut” (VTI). Het prachtige gebouw van de katholieke kring werd vervangen door een nieuw gebouw in 1963. Katholieke kring en Vakschool jaren '30 Café Den Esch is gevestigd in wat nog overblijft van het oorspronkelijke gebouw van de Vak- en Ambachtschool, gebouwd in 1922.



## Het tuinpad van mijn vader

*Fragment Internet blog Boelwerf*

Veel werknemers op de werf hadden familie werken op Boel, het was bijna een werf waar stambomen en relaties zo van de grond te scheppen waren. Zo heeft ook mijn vader een tijdje op de werf gewerkt. Niet de gemakkelijkste stiel van opkuiser op de schepen. Inderdaad, veel van de mensen die een stiel uitvoerden op de werf keken met ontzag op naar die bruin gasten van het roest. Want ze zagen er soms afschrikwekkend uit in hun roestgekleurde plunjes. Ze zaten veelal in de dubbele bodems te kuisen en al de stukken ijzer naar boven te halen met een takeltje dat werkte op lucht (daarvoor was het veelal een koord en een emmer van verwerkte verf die men gebruikte). Waar ze opdoken kon je binnen de tien minuten elkaar niet meer zien zitten van het stof dat opwaaide in die bodems. Met een draaglamp en een emmertje en maar borstelen met een klein handborsteltje. De grote stukken werden dan door het mangat door iemand naar boven getrokken, om daar in containers te worden geladen.

Ik heb toen dikwijls in mijn binnenste gedacht van waar ik toch het idee had gehad om mijn vader op de werf binnen te brengen voor die job. Smerig, vuil en gevaarlijk wegens de soms vallende stukken ijzer, en altijd gebukt en in het duister. De mens leeft gelukkig nog met zijn 82 jaar, maar het ijzer heeft zijn tol geëist, het stof evenzeer. Die mensen waren ondanks alles niet ongelukkig, integendeel. Er werd nog veel plezier gemaakt, gelachen en verstandig gefopt. Andere tijden, klopt, maar zeker niet minder warm onder elkaar. Iedereen kende elkaar met voornaam, en iedereen deed bij de aanvang van het werk de moeite om een goedendag te zeggen.

### **Rudi Scheers**



165 jaar lang was de werf actief. Duizenden mensen hebben er in de loop der jaren hun brood verdiend. De werf was van nationaal belang en maakte deel uit van één van de vijf nationale sectoren in België. Ze was een hefboom tot welvaart en welzijn in het Waasland. Met de verdwijning van de Boelwerf ging niet alleen een bron van welstand teloor maar ging ook de decennialang opgebouwde knowhow van vele werknemers verloren. Het bedrijf was vergroeid en verweven met Temse. Het faillissement heeft dan ook diepe wonden geslagen die tot op vandaag voelbaar zijn.

Burgemeester Luc de Ryck verwoordt dit gevoel als volgt:

“De verdwijning van de Boelwerf is een scheef geslagen nagel in het hart van elke Temsenaar, een scheef geslagen nagel die nooit meer helemaal wordt recht getrokken.”



Op Stoapel is opgericht in 2007 met als doel het erfgoed van de industriële scheepsbouw in Temse in herinnering te brengen. De vereniging staat open voor iedereen en bestaat uit ex-werknemers van de Boelwerf, erfgoedliefhebbers en kunstenaars. Op Stoapel zoekt ook naar samenwerkingsverbanden. Voor het project 'Verankerd' in 2009 werd er o.m. samengewerkt met de provincie Oost-Vlaanderen, erfgoedcel Waasland, gemeente Temse, vakbonden, academie Temse.

Voor wie een wandeling wil maken door Temse:

<http://home.scarlet.be/~andromed/boelwandeling.pdf>

Boelwerf in woord en beeld:

<http://www.youtube.com/watch?v=vL2IW7og9Ew>

# De Vlaamse Vereniging tot Behoud van Historische Vaartuigen vzw neemt deel aan Open Monumenten Dag - Mechelen, zondag 12 september -

Onze vereniging neemt, met steeds groeiende publieke respons, al enkele jaren deel aan de Open Monumenten Dag. In het kader van het thema 'de 4 elementen' richt de VVBHV dit jaar haar focus op de elementen water en wind. Zo zal het publiek zelf kunnen ervaren welke kracht men nodig heeft om een zeil te hijsen en zullen er zeildemonstraties gehouden worden. Ook kan het boeierjacht Antigoon, dat op dit moment in volle restauratie is en waarvan de restauratie al enkele jaren te volgen is, op Open Monumentendag worden bezocht onder begeleiding van de eigenaar. In totaal zullen er meer dan 20 schepen aanwezig zijn en worden er gratis rondvaarten aangeboden voor het publiek.

Dit alles vindt plaats op het kanaal Leuven-Dijle te Mechelen aan de Koninklijke Mechelse Cano Club, tussen Battel Sluis en de Plaisance bruggen op de rechteroever. Via de weg gemakkelijk te bereiken, voor de GPS-sers: het adres is Auwegemvaart 59 te 2800 Mechelen.

Schepen worden verwacht vanaf vrijdag 10 september en kunnen gratis afmeren tot en met maandag 13 september. Ervoor en erna kunnen bezoekers ofwel afmeren aan de gratis passantenplaatsen aan de Plaisance bruggen of in onze concessie aan het Zennegat.



Zaterdag 11 september vragen we van de deelnemers een handje hulp bij de voorbereidingen, zondag verwachten we vanaf 11u de eerste bezoekers tot ongeveer 18u. Op zaterdagavond bieden we de deelnemende schippers (2 per schip) een gratis maaltijd aan, traditiegetrouw mondt dit uit in een zeer gezellig samenzijn onder het genot van het lokale gerstenat. Zondagmorgen bieden we dezelfde schippers een gratis eenvoudig ontbijt aan waarna iedereen voldoende krachten verzameld zou moeten hebben om het publiek te woord te staan. Zaterdagavond sluiten we volgens de traditie af met een evaluatie en borrelavond.

Drukte aan het Zennegat tijdens OMD 2009.

Door de deelname van VVBHV te verplaatsen van onze ligplaatsen aan het Zennegat meer naar Mechelen centrum toe hopen we het publiek dat de monumenten van de stad bezoekt, gemakkelijker naar onze schepen te lokken. Tevens wordt het voor de deelnemende schippers gemakkelijker om de prachtige historische stad Mechelen te bezoeken, op 500 m van onze schepen ligt bv. al het museum Brusselse Poort (waar in de toekomst ook de 'Prauw van de Nekkerpoel' zal worden tentoongesteld). Vandaar ben je op 5 minuten van het centrum. Schippers die meer tijd hebben worden zeker aangeraden het kanaal af te varen tot Leuven, zowel het kanaal met haar prachtig gerestaureerde sluisen als Leuven zijn het bezoeken meer dan waard!

We hopen er samen met u een gezellig evenement van te maken. Let er wel op: schepen zijn verplicht een Vlaams vaarvignet te hebben (de beruchte 'sticker'). We weten zeker dat het gezellige weekend dat we u bieden opweegt tegen de kost van het vignet voor degenen die er nog geen hebben. Schippers die willen deelnemen aan het evenement laten dit graag even aan een van de bestuursleden weten.

Contactinfo vindt u op [www.historisch-vaartuig.be](http://www.historisch-vaartuig.be) en in de colofon van deze nieuwsbrief.

Tot in september in Mechelen!

Het VVBHV bestuur



# Baasrode

door Wim de Graaf, IJtunnel 1

Voor dit stukje mocht ik gebruik maken van tekst, geschreven door Monique Van de Vreken, zij is gids in het Scheldeland en bestuurslid van de Gidsenvereniging [Scheldelanders](#). Verdere bron: [Het Scheepvaartmuseum Baasrode](#).

## Algemeen

Baasrode is een deelgemeente van Dendermonde. Op toeristisch vlak heeft het zijn troeven door zijn industriële archeologie (de scheepswerf en het museum). Het heeft een gunstige ligging aan de Schelde en met de industriële revolutie had het reeds vroeg een spoorwegverbinding.

Het kent zijn ontstaan reeds van bij de Romeinen. Er kwamen 2 heirbanen langs Baasrode:

één vanuit Dendermonde, die verbinding gaf met de Schelde;

één vanuit Lebbeke die de Dender met de Schelde verbond.

Tussen de 3e en de 7e eeuw, vóór de komst van de Noormannen, moet het hier al zeer druk geweest zijn. Dat weten we door het grote aantal vondsten in de Schelde zoals versierde stevenbalken die opgebaggerd zijn en die bewaard worden in het British Museum.

De eerste melding van “Baceroth” gaat terug naar de Karolingische periode (± 8e t/m 10e eeuw). In die periode hing Baceroth af van de abdij van Lobbes in Henegouwen.

Baceroth was een gezamenlijke naam voor:

Sint-Gertrudus – Baasrode nu Vlassenbroek

Sint-Amandus – Baasrode nu Sint-Amands

O.L.V. Amandus – Baasrode nu Mariekerke

Sint-Ursmarus – Baasrode nu Baasrode

Tot de 15e eeuw werden deze dorpskernen zo genoemd.

De abdij van Lobbes had tot in het begin van de 12e eeuw toezicht op de Schelde vanaf Dendermonde tot Bornem. In de latere middeleeuwen wordt dit domein verdeeld op feodale basis onder de Heren van Dendermonde en Bornem. Middenin werd de zogenaamde “spie van Buggenhout” ingepalmd door de machtige Heren van Grimbergen. Belangrijk voor Baasrode waren de bovengenoemde twee heirbanen die verbinding maakten met de Schelde. Hierdoor ontstond de scheepvaart die zeer belangrijk werd.

Waarom was Baasrode zo belangrijk?

Dendermonde had 2 hinderpalen:

In Dendermonde moest men tol betalen, in Baasrode niet.



De ligging aan de Schelde was minder gunstig vanwege het getij dat niet lang genoeg liep om Antwerpen te bereiken. Baasrode ligt dicht bij Antwerpen en dat kon van hieruit bereikt worden in één getij bij eb, met gezeilde en geroeide boten.

Er werd gevestigd op de Bovenschelde (de bovenmannen tussen Temse en Gent), en op de Benedenschelde (de benedenvissers tussen Temse tot aan de Nederlandse grens Prosperpolder en het Verdrongen land van Saefinghe). Binnenvissers mochten de hoofdarmp van de Schelde niet bevissen, wel op de Dender, Rupel, Dijle, Nete en andere bijrivieren. De keuze van het waar gaan vissen werd gedaan naargelang de leeftijd,

de lichaamskracht en de financiële mogelijkheden. Binnenvissers en bovenstroomse vissers gebruikten kleinere vaartuigen en minder groot vistuig dan de benedenvissers. Benedenvissers ondernamen vistochten van 3 à 6 dagen. Ze brachten de nacht door op de voorplecht in uitgespreid stro. Bovenvissers vertrokken één uur vóór vloed en keerden een half etmaal later terug naar huis.

## Baasrode en de rivaliteit tussen Dendermonde en Aalst

Aalst was aangewezen op de Dender om de Schelde te bereiken. Dendermonde was echter een hinderpaal wegens de aldaar ingestelde tol en ook, zoals hoger werd gezegd, de ongunstige ligging aan de Schelde. Aalst verkoos daarom eerder de landweg.

In 1540 diende de stad Dendermonde een klacht in en bekwam van Karel V een octrooi, waarbij haar het recht werd gegeven van laden en lossen. Dit trof natuurlijk Baasrode en de handeldrijvende bevolking van Aalst.



Veer Baasrode

De economische belangenstrijd mondde in 1750 uit in een aanvraag van Aalst en Baasrode tot het graven van een kanaal Baasrode-Aalst, buiten Dendermonde om. Maar door de hoge kost en de aanleg van het kanaal van Brussel naar de Rupel in 1560 werd dit plan niet uitgevoerd.

Wat Baasrode echter niet meer losliet tot in de nieuwste tijden, was de kennis van het schip en de scheepsbouw. Een tweede activiteit die lang beoefend werd was de visserij en de palinghandel zoals in Mariekerke. Getuige daarvan is de palinginvoerder "Aalvis N.V.", een bedrijf dat van oorsprong een Baasroods bedrijf is en nu gevestigd is op een bedrijventerrein te Ternat, en de vishandel "Quisquater" en andere te Baasrode.

## **Bedrijven in Baasrode toen en nu**

### • **Toen**

Twee belangrijke scheepswerven: Van Damme en Van Praet. Wat verder in dit artikel weiden we uit over de scheepsbouw.

Verschillende brouwerijen en drukkerijen.

### • **Brouwerijen**

Deze vormden één van de typische nijverheden van Vlaanderen. Tot in de 19de eeuw had men meestal eigen brouwerijen met een eigen biersoort. Door de schaalvergroting en toename van de transportmogelijkheden begin 20ste eeuw verscherpte de concurrentie. Brouwers legden hun productie stil en werden bier uitzetters. De meeste brouwers bekleedden een belangrijke functie in de lokale politiek.

### • **Molens**

We kunnen ons dat nu moeilijk voorstellen maar ooit was Vlaanderen het land van de molens. Het telde zelfs meer molens dan Nederland! In Baasrode hadden we in 1834 zo maar eventjes 4 windmolens! Nog vóór WOII schakelden de molenaars over van windkracht naar elektrische aandrijving die er altijd was en wind niet. Men wenste niet meer afhankelijk te zijn van de natuur.

Enkele Baasroodse molens:

#### HEIRBAANMOLEN (steen)

Langs de baan naar Dendermonde. Dateert van 1818. Kende verschillende eigenaars en heeft tot in 1949 steeds gewerkt met windkracht. Nadien werd de kuip gebruikt als stalling en opslagplaats en sinds 1970 omgevormd tot woonhuis.

#### BOOKMOLEN (steen)

Gebouwd in 1818 en bedrijvig met windkracht tot 1932. In 1949 was het gevucht (de vier molenwieken) verwijderd en in de romp werd een elektrische maalderij ondergebracht. De kuip werd gebruikt als opslagplaats. Men is van plan deze molen te beschermen als monument.



*Foto door Donald Vandenbulcke*

#### KLEIN MOLEKEN (steen)

Gebouwd in 1855 en in 1932 ontmanteld. Een deel van de constructie werd verbouwd en men installeerde er een elektrische graanmaalderij.

#### DE KAETER MOLEN

Van 1777. In 1926 afgebroken omwille van een blikseminslag.

### • **Nu**

INVE is een bedrijvengroep die zich specialiseert in het ontwikkelen en produceren van voeders voor vee en visteelt. Hoofdzetel is in Baasrode. Verder heeft de groep een twintigtal bedrijven in o.a België, Spanje, Frankrijk, Italië, Griekenland, Zuid-Amerika en het verre Oosten.

## **De scheepsbouw in Baasrode**

De oudste tot nog toe gekende bronnen over de scheepsbouwactiviteiten dateren van vóór 1600. Eerste vermelding De Landtsheer. Volgens overlevering zou de Russische tsaar Peter de Grote Baasrode bezocht hebben om scheepsbouwers te ronselen voor zijn werven. Hij zou volgens de 19e-eeuwse historici De Potter en Brouckaert gelogerd hebben bij de scheepsmaker Lieven Verminnen. Niet minder dan 12 scheepswerven kende Baasrode!

In de 16e eeuw tekende Pieter Bruegel (de Oude) "Baasrode" met de kerk, kerkaanlegplaats en de verbouwde burcht "Hof van Peene". Deze tekening werd bewaard in het museum van Berlijn.

Het scheepvaartverleden was van kapitaal belang voor Baasrode. Een groot deel van de bevolking was er rechtstreeks en onrechtstreeks afhankelijk van. Reeds vanaf het einde van de Middeleeuwen stond de gemeente bekend als een druk handelscentrum aan de Schelde. Het aan- en afvaren van zeilschepen zorgde ervoor dat er reeds vrij vroeg sprake was van een niet onbelangrijke scheepsbouwrijverheid. Aan het einde van de 18e eeuw waren er in Baasrode verschillende werven gevestigd. De 19e eeuw betekende de volle bloei voor deze nijverheid.



Vanaf 1875 wordt er overgeschakeld van houten naar ijzeren en stalen schepen. Er werd beroep gedaan op Henri Adam (tekenaar van scheepsplannen) en een twintigtal Willebroekse metaalarbeiders. Ze leerden de scheepsmakers omgaan met de nieuwe stoommachines. Ook Waalse arbeiders zijn in Baasrode gebleven. Zo komt het dat men in Baasrode nog veel Waalse familienamen terugvindt.

Het bouwen van metalen schepen had veel succes omstreeks 1914. Halverwege de 20e eeuw is wel de teloorgang van de scheepswerven over het algemeen. In de bloeiperiode werden er in de werven Van Damme en Van Praet per jaar 20 à 25 schepen te water gelaten.

## **Het museum**

Het Scheepvaartmuseum bevindt zich in een voormalige meesterwoning van het scheepsbouwersgeslacht Van Damme, dat de werf in 1826 overnam van Emmanuel De Landtsheer. Het gebouw is een patriciërswooning in classicistische stijl van rond 1830. Het werd gebouwd vooraan op het terrein waar de schepen op stapel werden gezet.

Deze werf Van Damme was zeer belangrijk in het jonge koninkrijk België. Tussen 1827 en 1876 werden hier reeds Belgische koopvaardijsschepen gebouwd van 300 tot 800 ton, waarvan een aantal speciaal was ingericht voor het vervoer over de oceaan van Duitse emigranten naar de VS. Bij de stapelloop op 19 april 1852 van het driemast volschip "Léopold Ier", verbleef de kroonprins (de latere koning Leopold II) met zijn broer Filip de Graaf van Vlaanderen, in deze woning.



Vanaf 1860 werd bijna helemaal overgeschakeld op de bouw van binnenschepen. De vroeg-industriële revolutie met de overgang van houten scheepsbouw over composietbouw (ijzeren geraamte met houten beplanking), naar totaal in ijzer met klinknagels gemonteerde schepen en gelaste schepen, heeft zich op deze werf voltrokken. Zo werd de naastliggende werf Van Praet, waarvan de ateliers eveneens zijn beschermd, ingericht voor de ijzeren geklonken seriebouw in 1895. In 1955 werd de werf Van Damme overgenomen door Gabriël en Armand Van Praet die het geheel uitbaatten.

Door het gebrek aan goede landwegen was de spoorweg de enige concurrent van de scheepvaart voor grotere vrachten. Bij de scheepsbouw gold dat elk vaartuig een aangepast scheepstype moest zijn wat de diepgang, lengte en breedte van het schip betrof (volgens de afmetingen van de te passeren sluisen), en dat voor elk te vervoeren product een bijzondere eigenschap aan het schip werd gegeven.

Van zeeschip, kustvaarder tot kanaalschip, varende op de diepste zeeën of de ondiepe en smalle sluisen van kanalen en rivieren tot de ondiepe grachten van polders, gekanaliseerde beken en bovenlopen van rivieren, van steenschuit tot baquet van Charleroi (kolenschip), van waterschip tot beerotter (vroeg tankschepen), van broekschuit (voor vervoer van hooi, vee en boerderijproducten) tot beurtschepen (vaste lijnvrachtschepen tussen twee steden), allen hadden ze hun eigen kenmerken. Elke scheepswerf had bijvoorbeeld zijn eigen type spits, dat kan je [hier](#) zien.

## Scheepsbouw in ijzer

Bij de scheepswerf Van Damme begon de scheepsbouw in metaal op het einde van de 19e eeuw. Daartoe stichtten de toenmalige beheerders Emile en Cesar Van Damme samen met een atelierchef uit Willebroek in 1894 de "Société Anonyme Van Damme frères & Adam pour la Construction de Bateaux en fer et en acier" ("Naamloze Vennootschap Gebroeders Van Damme & Adam voor de Scheepsbouw in ijzer en staal").



De weduwe van Petrus Joannes Van Praet, Henrica Joanna Dansaert, de dochter van een Brusselse reder, nam de leiding van de werf Van Praet en legde de basis voor het verdere succes met de overgang van hout naar metaalbouw in het jaar 1895. Naast de bouw in ijzer werkten de beide werven nog vele jaren in de constructie en de reparatie van houten schepen. Het is pas vanaf de Tweede Wereldoorlog dat de lastechniek opkwam in de scheepsbouw en de geklonken bouw geleidelijk tot een artisanale aangelegenheid heeft verdrongen. In de 19e eeuw bereikte de scheepsbouw in Baasrode zijn hoogtepunt. In 1972 liep het laatste nieuwe schip van stapel en in 1986 sloot de laatste scheepswerf uiteindelijk de deuren.

### **Albert van de Jakkes**

Een eerbetoon aan Albert Collier (1915 – 13 juli 2008), één van de laatste scheepsarbeiders van Baasrode, gemaakt door zijn zoon Swa Collier. Zijn kleinzoon, Thomas Collier, plaatste het op You Tube. Het filmfragment is onderdeel van filmmateriaal dat gemaakt werd met steun van de stad Dendermonde. Klik [hier](#) voor een schitterend filmfragment!

Swa Collier (geboren 1949) vertelt:

"Mijn verste herinnering aan de zaat (werf) en vader Albert gaat terug naar een bloedhete zomerdag. Ik had mijn resultaat van het voorbije schooljaar mee en ging naar de zaat om het snel aan ons vader mee te delen. Maar waar was hij? Ik vond hem na wat zoeken en vragen in het "vooronder" van een schip in het droogdok. Hij was niet te herkennen. Zwart en glibberig van de olie en de teer, de blauwe kiel helemaal open om toch wat koelte te vangen, de ogen in een gezicht dat gloeide als de pot van een Leuvense stoof in de winter. Hij was totaal verrast en probeerde zijn handen schoon te vegen, wat hem overigens niet lukte. Dit was arbeid, dit was een scheepshersteller, dit was een klotenstiel. De uitslag zegde hem niet echt veel want een conversatie in zo'n stalen kast waar ondertussen geboord en geklopt wordt, is niet vanzelfsprekend. Maar het was goed en meer moest hij niet weten. Veel woorden maakte hij daar nooit aan vuil, daar was moeder voor. En toch. Ik moest daar snel weg want anders zaten mijn kleren onder de smurrie en daar kon moeder Julia niet om lachen en bovendien stikte ik zowat en ging ik flauw vallen van de hitte. Hij zag het, kneep zijn ogen tot spleetjes en zegde toen: "Zorg er voor dat je dit nooit hoeft te doen". Dat was duidelijk en ik had de boodschap echt wel begrepen.

Toen kwam de neerwaartse spiraal van de zaat tot stilstand en werden de boeken neergelegd. Echt spijt had hij niet, arbeiders stoppen graag wanneer de eerste stramheid begint. De zaat kon hem ook niet echt boeien want het herinnerde hem steevast aan de dagen dat het te warm of te koud was, het ijzer te zwaar. Neen, de zaat kon hem achteraf gestolen worden klonk het stoer uit zijn mond. Hij begreep ook niet goed waarom ze die oude troep niet afgebroken hadden. Wie had daar wat aan? Al die anderen? Ja, al die anderen die er nooit gewerkt hadden, die het als een postkaart zagen.



En toen, jaren later, gingen we samen met een camera op pad terwijl hij uitleg verschaftte. We stapten van de ene plek naar de andere, van het ene machien naar het andere, van het ene stuk gereedschap naar het andere. Hardhorig als hij toen was commentaar leverend op elk stukje dat in zijn handen terecht kwam. In dat harde Bostroese dialect. Waar fierheid doorklonk want anderen moesten dat maar eens proberen wat zij allemaal deden, manneke toch, dat was allemaal niet zo simpel hoor? De dag van vandaag?? Hij illustreerde alles met uitroepen; "paf" deed die hamer, pft, pft dat machien en zo ging hij uren door.

Af en toe haakten we af want in zijn hoofd speelde een film af die wij niet konden begrijpen. Niet konden volgen, de vader die aan de zoon met de twee rechterhanden, die nog nooit een voorhamer in zijn handen had gehad, uitlegde wat zijn wereld was die nu onherroepelijk verdampt was. Of toch niet helemaal, want uit de uren tape die we verzamelden bleef een montage van twaalf minuten over zodat hij nog heel lang door de werkplaatsen van de zaat zal stappen. Zijn zaat."

# De vzw Scheepvaartmuseum Baasrode

In 1980 werd de vzw Scheepvaartmuseum Baasrode opgericht met onder meer het oogmerk om dit patrimonium niet totaal verloren te laten gaan en sinds 2 juli 1993 wordt de werf Van Damme-Van Praet beschermd. Het gebouw is van de stad Dendermonde. De werf is eigendom van de Provincie Oost-Vlaanderen en het museum wordt beheerd door de VZW. In 2005 zijn de restauratiewerken gestart. De verschillende zalen zullen een opknappbeurt krijgen.



Buiten liggen nog een tweetal getijdedokken waar in totaal vijf schepen plaats konden vinden. De deuren naar de Schelde liggen nu verborgen in een verhoogde dijk langs de Schelde. Vroeger konden deze deuren plat worden gelegd zodat de schepen tijdens vloed naar binnen konden varen. Dan vielen de schepen bij eb droog en konden de deuren omhoog worden getrokken. Zo ontstond een droogdok. Even ingenieus als eenvoudig!



Scheepvaartmuseum Baasrode vzw

Scheepvaartmuseum Baasrode vzw



St.-Ursmarusstraat 137  
B - 9200 BAASRODE  
Telefoon: +32 (0)52.33.34.26  
[info@scheepvaartmuseumbaasrode.be](mailto:info@scheepvaartmuseumbaasrode.be)



St.-Ursmarusstraat 137  
B - 9200 BAASRODE  
Telefoon: +32 (0)52.33.34.26  
[info@scheepvaartmuseumbaasrode.be](mailto:info@scheepvaartmuseumbaasrode.be)

## INSCHRIJVINGSFORMULIER SCHELDEFEESTEN 2010

Ondergetekende,

Naam: .....

Adres: .....

Telefoonnummer : .....

e-mailadres: .....

Schipper van :

Naam schip: .....

Scheepstype: .....

Bouw materiaal: .....

Lengte: .....

Breedte: .....

zal deelnemen aan de dertiende Scheldefeesten te Baasrode van vrijdag 17 tot en met zondag 19 september 2010.

(\*) = *Schrappen wat niet past a.u.b.*

Datum: ...../...../2010

Handtekening: .....

Formulier ingevuld terugsturen naar  
Jan Annemans, Sint-Ursmarusstraat 67 bus 1, 9200 Baasrode, of Maurits Vernimmen, Bovenstraat 38, 2880 Bornem.  
of mail naar [info@scheepvaartmuseumbaasrode.be](mailto:info@scheepvaartmuseumbaasrode.be)

Beste Schipper,

Met deze nodigen wij U uit op de dertiende **Scheldefeesten** welke zullen doorgaan tijdens het weekend van 17 tot 19 september 2010.

Het is 's vrijdags hoogwater in Baasrode rond 13.30 uur.

Vrijdagavond is er om 18.00 uur palaver in het museum, om 20.00 uur gevolgd door de opening van de feestelijkheden. Aansluitend receptie, gevolgd door fuif in de tent op de Driehuizen.

Zaterdag om 08.45 uur verzamelen aan het landhoofd van de steiger om met de bus op bezoek te gaan naar het Fort van Lievele, dat ooit deel uitmaakte van de beschermgordel rond Antwerpen.

Om 12.00 uur start de rommelmarkt. Om 15.00 uur is er vlootshow, 's Namiddags animatie in de feesttent door Jos Martin, Kenny De Tobel, Willy Willy. Om 18.00 uur palaver in het museum en om 19.00 uur wordt de barbecue aangemaakt op de binnenkoer van het museum. Per schip betaalt de feestraad de barbecue voor 2 personen. Andere gegadigden betalen €15,00. Om 22.15 uur is er dan het traditionele vuurwerk op de Schelde ter hoogte van de Driehuizen.

Zondag om 10.00 uur vergasten we U op een rondleiding op de site Scheepswerven Baasrode, met bezoek aan de bouwplaats van de Baasroodse botter Rosalie. Vanaf 13.00 uur start de braderie en om 14.00 optreden van Dirk Wouters en Vanessa Chinitor. Wellicht komen een serie oude Volkswagenbusjes en "kevers" hun charmes tentoonstellen. Om 15.00 uur vlootshow. Om 20.00 uur sluiten we het feestweekend af in het museum.

Gelieve bijgaand inschrijvingsformulier volledig en nauwkeurig ingevuld tijdig terug te willen sturen naar Jan Annemans, Kloosterstraat 92/1, 9200 Baasrode. Wil a.u.b. ook uw email-adres vermelden.

Met vriendelijke groeten,

Namens Scheepvaartmuseum Baasrode vzw,

Jan Annemans  
Kloosterstraat 92/1  
9200 Baasrode  
Tel. 052/33.34.26  
GSM 0476.27.81.09

Maurits Vernimmen  
Bovenstraat 38  
2880 Bornem-Branst  
Tel. 03/899.66.96  
GSM 0486.21.43.81



# De “Zeldenrust III”

door Han Mannaert

[www.machinekamer.nl](http://www.machinekamer.nl)

met dank aan Wim de Graaf voor het doorzenden, en opzoeken van de foto's

Wat begon als een simpel vraagje aan “Het Kromhoutarchief” van ondergetekende over welke te gebruiken olie voor een Kromhoutmotor van het type 2-H-3, ontwikkelde zich in een kort tijdsbestek tot een prachtig verhaal over de geschiedenis van een schip. Uit het archief kwam de historie van de Kromhoutmotoren boven water. Er zijn honderden historische vaartuigen en vele nog voorzien van een Kromhoutmotor. Dat blijft natuurlijk bijzonder maar dit geval is wel extra bijzonder. We nemen een duik in de geschiedenis van de gierpont over de rivier de Waal tussen Nijmegen en Lent. Er waren nog geen brugverbindingen over de rivier. Sinds 1657 is bij Nijmegen een overzetveer in de vorm van een gierpont.

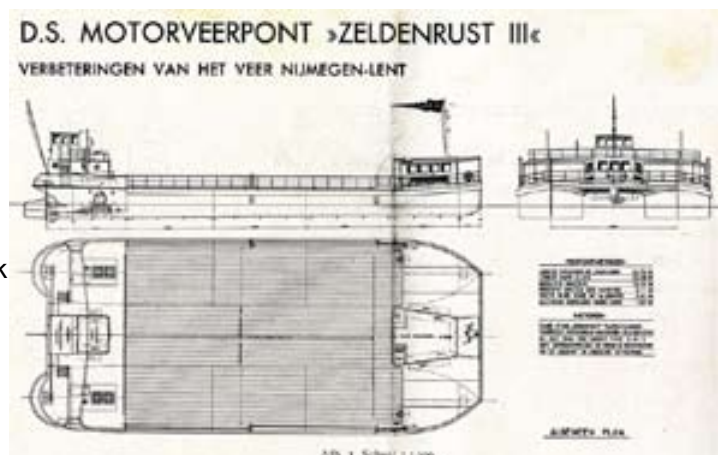


Sindsdien zijn er veel vaartuigen geweest die, gekoppeld aan een lijn tussen de wal en het schip en door middel van de rivierstroming, mensen en voertuigen van de ene oever naar de andere brachten.

Volgens de overlevering kregen al deze gierponten de naam “Zeldenrust”. Op oude afbeeldingen (er zijn tientallen prentbriefkaarten) bestond de gierpont altijd uit twee aan elkaar gekoppelde drijvers, systeem catamaran. In aanvang werd de gierpont in hoofdzaak gebruikt voor lokaal verkeer. Voornamelijk boeren en tuinders brachten hun koopwaar met paard en wagen naar de stad Nijmegen. De gierponten werden in de loop der jaren steeds groter van formaat.

De stoomtrein deed zijn intrede en in 1879 kwam er over de Waal bij Nijmegen een spoorbrugverbinding. Het toenemende verkeer vroeg om nieuwe maatregelen. De Waal werd steeds drukker bevaren en dat maakte de oversteek met het veer gevaarlijker. Het groeiende aantal auto's en (motor-)fietsen deden de wachttijden bij het veer oplopen, zowel op de Waalkade als aan de Veerdam in Lent. Aanleg van een brug zou bovendien werk kunnen verschaffen aan het groeiende aantal Nijmeegse werklozen. In 1931 begon men met de bouw.

In 1932 kwam er een nieuwe veerpont op basis van twee drijvers, gebouwd bij de werf “VAHALI” in Gendt bij Nijmegen.



Den 12en Mei 1932 werd officieel in dienst gesteld de nieuwgebouwd D.S. Motorveerpont „Zeldenrust III”, gebouwd door de N.V. Scheepswerf & Machinefabriek „VAHALI” te Gendt (Gld.).

De hoofdafmetingen en voornaamste gegevens zijn op afb. 1 na te gaan.

Deze pont werd, evenals de reeds bestaande ponten, uit twee drijvers of schepen samengesteld.

Aangezien de stroomsnelheid der rivier voor Nijmegen gemiddeld ca. 5 km per uur bedraagt, ontmoet de toepassing aldaar van „double ended” veerponten dermate bezwaren, dat uitsluitend een langszij aanleggen der ponten practisch mogelijk is. In verband hiermede en met den eisch van een voldoende groote dekbreedte is de toepassing van het tweedrijvers-systeem hier te verkiezen boven een één-romp-schip, daar dit laatste dan te veel waterweerstand zou ondervinden.

De veerpont werd voorzien van twee Kromhoutmotoren van het type 2-H-3, links- en rechtsdraaiend. Deze, de toen net op de markt gekomen Kromhout Hoogdrukmotoren, waren nog voorzien van een voorkamerontsteking. Vanaf dat moment kon de motorpont op eigen kracht van de ene oever naar de andere.

Deze pont kreeg de naam “Zeldenrust III”.

De verkeersbrug kwam in 1936 gereed. De motorveerpont was niet meer nodig. In 1938 werd deze gedemonteerd en van de drijvers werden twee tankbootjes, genaamd “Voorburg” en “Vlismar IV”, gebouwd voor de Vlissingsche Mineraalolie- en Asphalt Raffinaderij.

Bij dezelfde firma werd de **"Vlismar IV"** later de **"Hoogvliet"** genoemd. In dit schip werd in 1939 opnieuw een Kromhoutmotor van het type 2-H-3 ingebouwd. Deze had geen voorkamersysteem meer maar directe inspuiting. De levensloop van de **"Hoogvliet"** is grillig geweest. Verbouwd naar tankschip voor de bevoorrading van de zeeschepen bij Vlissingen, de Zuiderzeewerken en de afsluiting van de Afsluitdijk. Weer later is het schip verkocht en verbouwd tot vrachtschip. Nog eenmaal veranderde de scheepsnaam in **"Biervliet"**. In 1997 lag het schip in Vlaardingen te koop.

Het schip is gekocht door een, in Engeland werkende, Deense dame – Lise – die het plan heeft opgevat om er een museumschip van te maken. Het schip is in de afgelopen drie jaar in Rotterdam geheel gerestaureerd. En verrassend genoeg nog steeds met de oude Kromhout 2-H-3 uit 1939 in de machinekamer. Lise heeft het schip weer de naam **"Zeldernrust III"** gegeven. Het zal op eigen kracht naar Engeland varen.



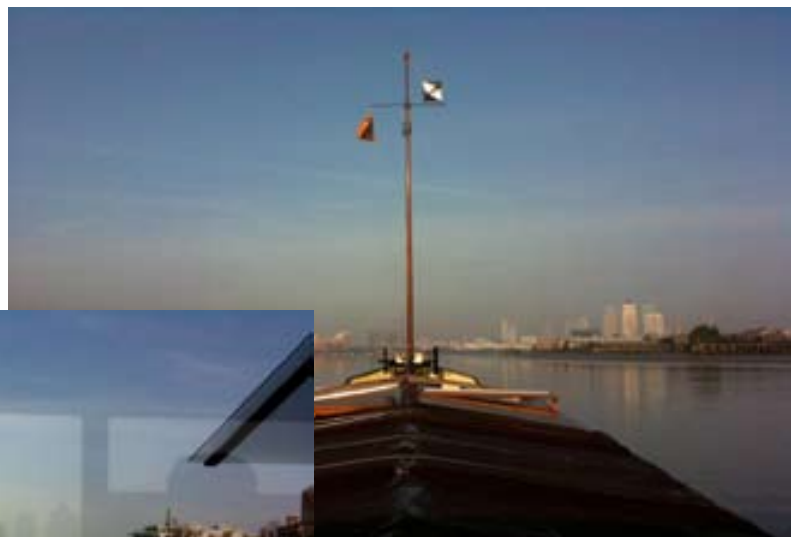
Ondergetekende is één dag voor vertrek naar Engeland aan boord geweest.

Na verversing van de smeerolie is de motor gestart, die onmiddellijk aansloeg.

Van de eigenares, inmiddels voorzien van alle beschikbare Engelstalige Kromhout-documentatie, werd afscheid genomen en een behouden vaart gewenst.

Op zaterdag 20 maart j.l. is het schip, via België, richting Engeland vertrokken, met als thuishaven de Theems, nabij Londen.

De "Vrienden van Kromhout" zijn altijd welkom.

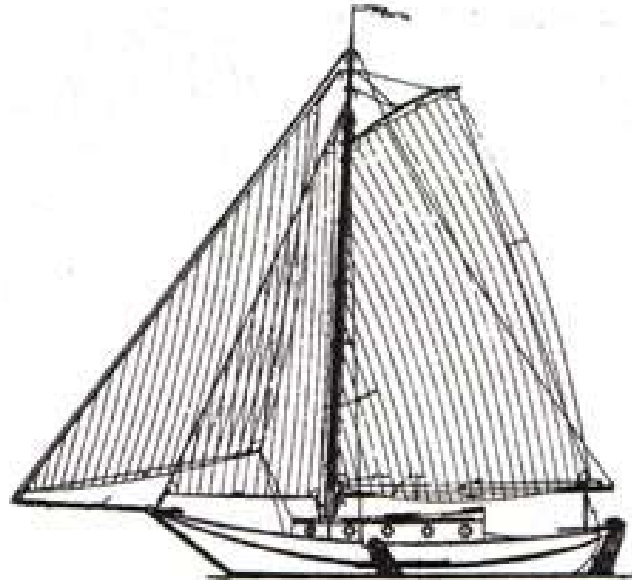


## Oeschaertiaentje (2)

Er zijn twee soorten mensen: levende, dode en varende. Van de twee soorten beschouwen wij, varenden, eigenlijk de derde als de enige ware. Want een dode heeft niks aan een boot, en een levende die niet snapt wat je bedoelt met "zet het katval daar eens aan stuurboord vast op de korvijsnagel van de mastknecht" zeg mij nu eens eerlijk, wat heb je daaraan? Hoe wil men toch gaan praten met mensen die bakboord even rechts vinden als stuurboord?

Wij hebben eens bijna een wedstrijd gewonnen. Dat was toen ik een bemanning van levende mensen aan boord had. Twee exemplaren. Vóór het vertrek kruisten we nog even op om de tijd te doden, in de wind en tegen het getij in. Ze hadden het klaargespeeld fok en grootzeil zonder noemenswaardige rampen te hijsen en glunderden allebei op het voordek van plezier, armen over de borst gekruist, borst vooruit, buik ingetrokken (denk aan uw zuster zei onze sergeant vroeger). Kwam het fameuze ogenblik van het door de wind gaan. Terwijl ik de grootschoot inhaalde en probeerde het toekomstige lijzwaard tegelijkertijd met de helmstok te bedienen brulde ik naar voren: "hou die fok bak!" Kwam het laconieke antwoord van voren "Waar staat die bak?"

Resultaat: met de kluiverboom als een piek vooruit stormden wij op ons doel af en met een zegevierende knal ramden wij een steen uit de kaaimuur. Hoe verdomd sterk moet die kluiverboom wel zijn! Denk nu vooral niet dat wij de moed lieten zakken. Wij hebben als enige platbodem de wedstrijd uitgezeild. Het was niet onze schuld dat het wedstrijdcomité reeds meer dan een uur ergens in een restaurant met de voeten onder tafel zat omdat ze dachten dat de laatste reeds lang binnen was...



Fernand van den Keybus

## WIFI-netwerk haven Antwerpen



Van Marjan Beelen van de Kobbé kregen we een interessante link door. Sinds eind 2008 beschikt Antwerpen over het draadloze netwerk "ANTWERPPORT" dat gratis ter beschikking staat van de schepen in het dokkencomplex. Het werkt met gastprofielen die 24 uur geldig zijn. Deze bieden een gelimiteerde capaciteit voor het up- en downloaden van bestanden. Een aantal websites met havengerelateerde informatie is via de profielen onbepaald toegankelijk. De toegangspunten zijn op zorgvuldig gekozen plaatsen geïnstalleerd, waardoor het mogelijk is op diverse plekken in de haven in te loggen op het netwerk. Alle info vind je [hier](#).





# De kleine Vlaming

De Vlaamse Vereniging tot Behoud van Historische Vaartuigen (VVBHV) is een kleine Vlaamse club, opgericht in 2002 met als doel het varend erfgoed en hun eigenaren te verenigen. Daarnaast probeert de vereniging – waar dit kan – ligplaatsen te creëren voor het varend erfgoed.

DAPHNE DOOVE / WIN DE GRAAF

Voor de VVBHV was 2009 een bijzonder jaar. Niet alleen was de club voor het eerst aanwezig op de Belgisch Boatshow in Gent, maar ook werden de eerste ligplaatsen voor historische schepen in Vlaanderen in het kanaal naar Leuven officieel in gebruik genomen. Begin 2010 mocht de club opnieuw afreizen naar het Gentse beursgebouw Flanders Expo, om zich tijdens de Belgische botenbeurs te presenteren. Naar aanleiding van het afgelopen

succesjaar vraagt de vereniging zich inmiddels af of zij moet groeien, of juist 'gemiddeld klein' moet blijven. Volgens VVBHV-voorzitter Dirk Ramakers zal de toekomst uitwijzen welke richting het op gaat. „Als bestuur kun je plannen zoveel je wilt, alles hangt af van de interesse van de mensen met een passie voor het varend erfgoed. Wij hebben geen strategie om explosief te groeien. Mensen die lijf willen worden van onze vereniging moeten zich niet

alleen afvragen wat de club hun te bieden heeft, maar ook wat ze in de vereniging kunnen bijdragen.”

## VERBORGEN SCHATTEN

Volgens Ramakers is de spoeling op het gebied van varend erfgoed in Vlaanderen lang zo groot niet als in Nederland. „Daarnaast is het ook nog eens zo dat in Nederland voor vrijwel ieder scheepstype een eigen vereniging bestaat. Veel van onze leden vinden daar aansluiting. Toch moet niet vergeten worden dat ook wij hier een hele traditie in scheepbouw hebben die het verdient om bewaard te blijven. Zo zijn er bijvoorbeeld de scheepwerften 'Van Praet-Dansaert' in Baastrade of 'De Wachter' in Boom. Deze laatste liet vanaf 1939 schitterende sleepers van de helling lopen. Er zijn in Vlaanderen genoeg verborgen schatten op dat



## VLAAMSE VERENIGING TOT BEHOUD VAN HISTORISCHE VAARTUIGEN (VVBHV)

De 65 leden lokale vereniging organiseert eens per jaar te wel in de maand oktober de leden activiteiten waaronder een digitale tweedehands markt op de werkdag vóór de weekendmarkt. Naast dit te weten zie website van deze evenementenorganisatie. In de Rijksoverheid is de Vlaamse Vereniging tot Behoud van Historische Vaartuigen (VVBHV) opgenomen in de lijst van verenigingen. De website is te vinden op [www.vvbhv.be](http://www.vvbhv.be).

### Januari 2010

- 13-16 mei: Vlaamse Botenbeurs
- 21-28 mei: Botenbeurs met de naam 'Botenbeurs Vlaanderen'
- 4-8 juni: Port de Calais
- 18-20 juni: Festival Botenbeurs (B)
- 16-17 juli: Botenbeurs
- 15 aug.: Kanaalvaart Festival
- 28-29 aug.: Nieuw in de waken
- 11 sept.: Open Monumentendag
- 6-12 okt.: Jaarmarkt in Boom

Beeldkroniek: 'Mienke' onderweg naar het District van Antwerpen 2008 // Schipperswiel van de Bierschuit 'Zet Op U Zelve' tijdens de open monumentendag 2008 // Lantier van Loker 2009

gebied te vinden. We moeten alleen de schippers er nog van overtuigen dat zij 'goed' in hun bezit hebben. De VVBHV pretendeert niet alle wijsheid in pacht te hebben, maar wel willen we onze leden op weg helpen om de nodige kennis binnen bereik te krijgen.”

## OPDUWERS

Ramakers is zelf eigenaar van twee historische opduwers: de Anna en de Geertrij. De laatste is in 2006 tot 'Opduwer van het Jaar' verkozen tijdens de sleepbootdagen in Vlieland. Ook tijdens het eerste optreden van de VVBHV op de Belgisch Boatshow was dit schip te bewonderen.

## APART

„Het 'eigenaarschap' van varend erfgoed is eigenlijk iets apart. Uiteindelijk ben je maar één regente op 'de papieren' van die boot en niet meer dan dat. Het is immers de bedoeling dat ook ná jou nog mensen van dat

stuk erfgoed kunnen genieten. Tegen die tijd wordt dan wel beoordeeld of je goed voor het schip bent geweest”, lacht de voorzitter.

## EVENEMENT

Het tweejaarlijkse evenement 'Maalend voor Lanker' is een van de evenementen waar de VVBHV zijfelings – als behoudvereniging – bij is betrokken. Tijdens dit evenement wordt het Vlaams varend erfgoed extra in het daglicht gezet. Het evenement is in 2004 van start gegaan. De vader van voorzitter Ramakers was hiervan initiatiefnemer en is nog steeds bij het evenement betrokken. „Mijn vader was destijds actief in de VVV van Dilsen-Stokken. Van daaruit is een samenwerking opgezet met de Maaalendse Watersport Vereniging en van het een kwam het ander. Doordat ik vanuit de Vereniging De Molensleepboot (VDMS) betrokken was bij de organisatie van de Nederlandse 'Nationale Sleepbootdagen',

werd ik er bij gerepen om het gedreite 'bootjes' in goede banen te leiden.”

Het is overigens niet duidelijk of er ook dit jaar een vervolg van het evenement komt. Volgens Ramakers is het de hoogste tijd dat de stad Dilsen-Stokken de organisatie verder zelf in handen neemt. „Op dit moment is het nog afwachten of iemand zich aandient om die kar te trekken”, aldus de voorzitter. „Mijn agenda raakt er langzaam maar zeker in iedere geval te vol voor. Hierdoor dreigt de essentie van de passie zelf, het in de vaart houden van ons erfgoed, te worden weggedrukt. En dat is toch wel iets waar ik voor wil waken.”