



VVBHV

Vlaamse vereniging
tot het behoud

van
historische vaartuigen vzw

www.historisch-vaartuig.be

Nieuwsbrief 54 - april 2012

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

Agenda:

11-13 mei
Rupelmonde

25-28 mei 2012
Oostende voor Anker

17 juni van 14 tot 18 uur
Opendeurdag bij ABC,
Wiedauwkaai 3, Gent

30 juni-1 juli
Turnhout - culturele hoofdstad

12 augustus
havenfeest Lillo Waterdorp

15 augustus
Havenfeesten - Turnhout

25-26 augustus 2012
Temse in de Wolken

25-26 augustus 2012
Historisch festival Appingedam

8-9 september 2012
OMD en VVBHV-reünie Mechelen

15-16 september 2012
Scheldefeesten Baasrode

15-16 september 2012
tocht naar Spiere en Leers
(kanaal Roubaix)

28 oktober 2012
100 jaar motorenfabriek ABC

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

redactie nieuwsbrief:

vbhvredactie@yahoo.com

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

Algemene Ledenvergadering 3 maart 2012

Het verslag van de Algemene Ledenvergadering van afgelopen maart hebben jullie allen inmiddels via de mail ontvangen. Hierbij nog enkele foto's van de bijeenkomst, met dank aan Wim de Graaf. De opkomst was wederom buitengewoon hoog en we kunnen weer terugkijken op een levendige en geslaagde vergadering, met dank aan alle deelnemers!



Nieuwe redacteur nieuwsbrief

Na enkele jaren met veel plezier de redactie van de nieuwsbrief verzorgd te hebben, is de tijd gekomen om het stokje over te dragen. Tijd voor een nieuwe, frisse blik op de nieuwsbrief, en voor mijzelf tijd voor nieuwe uitdagingen.

Tijdens de algemene ledenvergadering op 3 maart in hotel Royale te Leuven heeft zich een waardige opvolger gepresenteerd in de vorm van Jan Rutten, eigenaar van de pakschuit Amande. In deze nieuwsbrief wil ik hem kort aan u voorstellen.

Als jongeling begon Jan met kleinzeilerij en werd geleidelijk gefascineerd door de watersport in het algemeen. Na vele jaren als zeezeiler te hebben gevaren, stapte hij over op het varen op de binnenwateren, eerst met een houten voormalige oostzee-kotter, later met zijn huidige schip, Amande.



De Amande is een pakschuit, gebouwd in Friesland in 1899. Na een lange carrière in Nederland en later in Frankrijk, werd Amande in de jaren negentig ingericht als varend woonschip. Sinds 2006 woont en werkt Jan op het schip, met als vaste stek het Willemdok te Antwerpen. Elk jaar wordt er drie tot vier maanden gevaren, voornamelijk in Nederland, dit jaar in Frankrijk.

Gezien zijn eerdere werk voor het tijdschrift De Bokkepoot, het verenigingsblad van de LVBHB (Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig), lijdt het geen twijfel dat onze eigen nieuwsbrief bij hem in zeer goede handen is. Vanaf de volgende editie, nummer 55, zal hij het redactie-werk op zich nemen. Hij is dan bereikbaar via het bestaande e-mailadres vvbhvredactie@yahoo.com.

Rest mij niets anders dan hem zeer veel succes te wensen, en hopelijk snel tot ziens op of aan het water!

Groeten,

Greet Hendriks

mslb Hudson

Zoekertjes

Historische rapporten

De VVBHV is per direct op zoek naar enkele enthousiaste leden die de volgende klus op zich willen nemen: het opstellen en aanvullen van historische rapporten over de schepen in de VVBHV-vloot.

Leden vullen via een sjabloon de gegevens van hun schip in, deze dienen gestroomlijnd en waar mogelijk aangevuld te worden. Op deze manier onderbouwen we als vereniging de historie van onze vloot. Heb je wat vrije uurtjes die je achter je PC wil besteden voor onze vereniging?

Meld je dan via historischvaartuig@gmail.com. Voor extra informatie kan je contact opnemen met één van de bestuursleden.

We hebben ondertussen van 10 leden info ontvangen voor het opstellen van een historisch rapport. Zoals in de jaarvergadering besproken sturen we hierbij nog eens het sjabloon door.

Vul in wat je weet over je boot en stuur het terug naar historischvaartuig@gmail.com zodat we aan de slag kunnen !

Gevraagd

Optimus kookvuur

Op onze lemsteraak "Jonge Sinjoor" koken wij op een petroleum kookvuur van het Zweedse merk Optimus (zie foto's). Maten: ca. 52 cm x 30 cm.

Helaas kan men geen nieuwe vuren meer vinden en ook onderdelen worden steeds moeilijker verkrijgbaar. Ons huidige vuur is geassembleerd uit 4 verschillende vuren, maar de vraag is hoe lang dit exemplaar het nog doet.

Onze vraag: heeft er iemand nog een vuurtje op zolder staan, of onderdelen die we kunnen gebruiken? Alles is welkom, zelfs het minuscuulste deeltje!

Contact:

Julien & Lieve Cabuy-Verheyden

Alexander Farneseplein 5

2050 Antwerpen (L.O.)

+ 32 (0) 219 11 10

+ 32 (0) 495 32 21 53

lieve.verheyden@pandora.be

Te koop

Te koop aangeboden wegens aankoop combi lader/omvormer:

Sinusomvormer Victron. Type Phoenix 24V/300W. Vraagprijs € 50.

Modified sinusomvormer. Type Skytronic 24V/2500W. Alle toestellen werken er op bij mij, behalve vaatwasser. Vraagprijs € 100.

Microprocessor batterijlader. Type TBC600. 24V/30A. Keuze uit 8 laadprogramma's, geschikt voor alle types batterijen en omstandigheden. Vraagprijs € 100.

Bevragen: Jan Rutten. Tel. 0476/95 75 92. E-mail: jan.rutten@rago.be.

Tips van lezers

Vanuit Tolerant vzw ontvingen wij de volgende aanvullende informatie op het stukje in de vorige nieuwsbrief over havens en ligplaatsen. Via de volgende twee weblinks is informatie beschikbaar over ligplaatsen en havens voor historische schepen:

www.fonv.nl/ligplaats.html

www.havensenligplaatsen.nl

Uit de pers

Woon- en plezierboten aankopen wordt goedkoper

Bron: *Concentra Media, Gazet van Antwerpen*

<http://www.gva.be/nieuws/binnenland/aid1109765/woon-en-plezierboten-aankopen-wordt-goedkoper.aspx>

Het wordt veel goedkoper om woonboten aan te kopen omdat je er in de toekomst een hypothecaire lening voor kan aangaan. De regeling geldt ook voor plezier-, horeca-, theaterboten en varend erfgoed. Dat besloot de Kamercommissie Handelsrecht zopas unaniem op initiatief van Peter Dedecker (N-VA).

Een hypotheek aangaan kan je alleen als de verkoop ergens geregistreerd is. Zo is de verkoop van een huis geregistreerd bij de notaris. Precies door die registratie krijgt de bank een onderpand als garantie dat de lening wordt terugbetaald. Daardoor worden leningen veel goedkoper.

In België kunnen alleen commerciële boten (voor winstgevend vervoer van goederen of personen) geregistreerd worden. Dat gebeurt bij het Register van Teboekstelling. Voor de andere boten geldt dat niet, waardoor je al heel veel geld moet hebben om de lening voor zo'n boot te kunnen betalen.

Omdat nu ook de aankoop van niet-commerciële boten geregistreerd kan worden, zullen daar ook hypotheekleningen voor mogelijk zijn en dat maakt die aanschaf goedkoper.

Sleepboten leiden kerkschip naar het Eilandje

Bron: *Concentra Media, Gazet van Antwerpen*

<http://www.gva.be/regio-antwerpen-stad/antwerpen/sleepboten-leiden-kerkschip-sint-jozef-naar-nieuwe-ligplaats-aan-het-eilandje.aspx>

Foto: Sarah van den Elsen

Het zestig jaar oude kerkschip Sint-Jozef verkaste donderdagvoormiddag zonder veel problemen naar haar nieuwe ligplaats aan het Eilandje. Vanaf maandag kan het opnieuw worden bezocht.

Al om 8u 's ochtends ging men van start. Kerkschip Sint-Jozef is wat men noemt een 'dood' schip. Motoren heeft het niet, een roer evenmin. Zich op eigen krachten begeven naar de nieuwe stek in het Houtdok, vlak bij het MAS, zat er dus niet in. Er kwamen twee sleepboten aan te pas om de tocht mogelijk te maken. Aan boord van het Kerkschip zelf waren ook zeven schippers die een oogje in het - weliswaar denkbeeldige - zeil hielden.



“Rond 8u zijn we van start gegaan, maar pas rond half tien kwam het schip los van de kade”, geeft Christian Herbosch aan. Herbosch is de voorzitter van vzw Apostolaat der Schippers, de vereniging die eigenaar is van het Kerkschip. Hij heeft de verhuizing van nabij opgevolgd. “Er waren even wat problemen met zandbanken die beletten dat het schip zijn eeuwenoude ligplaats achter zich kon laten. Maar uiteindelijk lukte dat dan toch”, glimlacht hij. “Verder is de hele reis onder perfecte omstandigheden verlopen. Het schip is dan ook veilig aan de nieuwe ligplaats aan het Eilandje aangekomen.”

Het Kerkschip is de parochiekerk van de binnenscheepvaart in Antwerpen. Het werd initieel gebouwd als oorlogsschip. Aan boord zijn een kleine en grote kapel, die samen goed zijn voor een capaciteit van 340 mensen. Ook is er een museum rond zeil- en sleepscheepvaart. Vanaf maandag kan het schip opnieuw worden bezocht.

Bekijk alle foto's van de verhuizing van het kerkschip via deze link:

<http://album.gva.be/foto-album/kerkschip-sint-jozef-naar-nieuwe-ligplaats-aan-het-eilandje.aspx>

De Dender

Bron: <http://www.de-vloot.be>

Auteur: ing. Willy Callebaut, districtshoofd Dender/Moervaart

Deze maand geen kanaal, maar een rivier in de kijker. En wat voor één... de Dender is de snelst stromende rivier van Vlaanderen. Bruisend en temperamentvol van aard is zij soms een lastige klant, soms moeilijk in te tomen en te kalmeren. De Dender kan ook ontspannen en kalm zijn en beschikt over vele idyllische oevers langs waar zich in de loop der jaren de steden Dendermonde, Aalst, Ninove en Geraardsbergen hebben ontwikkeld.

Vroeger vervulde de Dender door haar strategische ligging een niet te onderschatten rol als economische transportweg; de Dender was de verbindingsweg tussen de rijke industriegebieden in Wallonië en het Noorden van Frankrijk tot de samenvloeiing van de Schelde in Dendermonde. Naast een economische functie ligt thans het accent van haar taak voornamelijk op waterbeheersing, natuur- en watergebonden recreatie.

De Dender vormt samen met de Leie, de Rupel, de Dijle, de Nete en de Zenne een bijrivier van de Schelde. Ten noorden van Bergen, te Ebfait (heuvelrug) ontspringt de oostelijke Dender op een hoogte van 100 meter. Negenendertig km lang stuwt zij haar water eveneens naar Ath, waar die twee samen komen op een hoogte van ongeveer 40 meter. Vanaf Ath vloeit nu de eigenlijke Dender. Nog vijfendertig km lang zal de Dender een quasi noordelijke koers volgen en zich ontpoppen tot de snelst stromende rivier van Vlaanderen.



Historie

De Dender kreeg haar naam van de Kelten, die hier woonden van de 5de tot de 3de eeuw voor Christus. De Kelten noemden de rivier de "Tanara" of "Tanera" wat zoveel betekent als de "bruisende" of de "woelige". Veelal is de Dender een rustige rivier die evenwel op korte tijd kan veranderen in een snelle stroom. Voor de kanalisatiewerken was de Dender 10 tot 12 m breed en ongeveer 80 km lang. In de hooitijd reden de landbouwers met paard en kar door de rivier. In de herfst evenwel zette de Dender de lage oeverweiden blank en herhaaldelijk deden zich overstromingen voor. Destijds stond de Dender aan zijn monding in open verbinding met de Schelde en was dus onderhevig aan eb en vloed. Het oud toponiem *Zeeberg* in Aalst herinnert ons aan de dijken die werden opgeworpen tegen de sterke Scheldevloed.

De Dender werd in de oudste tijden reeds bevaren door lichte en smalle vaartuigen. Het toenemend handelsverkeer in de 11de-12de eeuw en het gebruik van steeds zwaardere schepen deed de behoefte ontstaan de bevaarbaarheid te verhogen. Dit blijkt o.a. uit de oorkonde van Graaf Filips van den Elzas uit de jaren 1185-1191, die de scheepvaart regelt tussen Aalst en Dendermonde en melding maakt van schepen die van Geraardsbergen kwamen. Dit verdrag regelde ook de te betalen tolrechten tussen Aalst en Dendermonde. Hierin werd bepaald dat men de tollenaar 1 tot 6 deniers moest betalen afhankelijk van de grootte van het schip en zijn lading (graan, hooi, turf, wijn, honing, ijzer, laken, linnen, ...).

Onze reporter op locatie te Geraardsbergen



Naast inkomsten uit de tol- en bruggelden puurde de Vlaamse Graaf te Dendermonde ook belangrijke inkomsten uit zijn watermolens, die voor het eerst vermeld worden in een document uit 1231. Te Dendermonde werd de getijdenwerking reeds in de 13de eeuw aan banden gelegd door de bouw van een kleine sluis tussen de Dender en de riviermeander d'Ooie. Tot in de 17de eeuw was de pachter van de grafelijke molens verantwoordelijk voor het onderhoud van de sluis, die voorzien was van meerdere met behulp van een windas en kettingen bediende deuren.

In de 17de eeuw werd begonnen met de kanalisatie van de Dender door middel van watersprongen. Het vervoer per schip gebeurde dan immers hoofdzakelijk in afwaartse richting. De steenkolen uit de streek van Bergen, die over de weg tot Ath werden gebracht, werden daar op de schepen geladen met bestemming Laag-Belgie.

De toelating om de nodige werken uit te voeren werd verleend door Filips, Koning van Spanje, bij octrooi van 30 juli 1643. De geplande werken konden echter wegens de oorlogen met Frankrijk niet volledig worden uitgevoerd en meerdere reeds voltooide werken werden zelfs gedeeltelijk verwoest.

De stuwen werden herbouwd nadat Karel II van Spanje in een brief van 6 juli 1679 de herstelling van de oorlogsschade had geëist. De steenkoolwinning kende intussen een grote bloei in de Borinage. Het steenkoolvervoer gebeurde eerst over Condé (Frankrijk), waar de schepen een zware tol dienden te betalen. Om hieraan te ontsnappen namen de handelaars hun toevlucht tot de Dender. Vanaf het jaar 1700 werd Ath de opslagplaats van de steenkolen uit de "Couchant de Mons". Dit maakte de Dender zeer belangrijk op handelsgebied. De steenkooltrafiek nam zelfs nog uitbreiding na het aanleggen van de nieuwe wegverbinding tussen Mons en Ath.

In 1741 had de Dender 20 sluizen, waarvan 5 in de doortocht van Ath, 8 tussen deze stad en de grens met Oost-Vlaanderen, 2 in de streek van Aalst en 5 tussen Aalst en Dendermonde.

*de Dender
in het centrum van Dendermonde*



Karel van Lorreinen verleende in 1768 aan de afgevaardigden van Aalst en Dendermonde de toelating om kanalisatie werken uit te voeren tussen deze twee steden. Het bouwen van 2 nieuwe sluizen in Wieze en Dendermonde, in plaats van de 5 vroegere, betekende de belangrijkste verbetering die tot dan toe verwezenlijkt werd. De uitvoering van deze kunstwerken ging eveneens gepaard met aanzienlijke rechtekkingen. De verovering van België door Frankrijk maakte een einde aan de studie van nieuwe projecten. De scheepvaart over Condé werd opnieuw vrijgegeven.

De Dender verloor bijna alle cliënteel van de steenkoolmijnen uit de Borinage. Het bekken uit het Centrum bleef evenwel afvoeren naar Ath maar door het openstellen in 1918 van de nieuwe weg tussen Ghislenghien en Lessines werd de laadhaven naar deze laatste stad verplaatst.

Nadat België zich van Frankrijk had losgemaakt, kwam men opnieuw voor het probleem van het transitvervoer over Condé te staan. Vroegere projecten werden opnieuw bestudeerd. Hieruit werd de oplossing van een nieuw kanaal vanuit Pommeroeul naar Antoing weerhouden, zo verloor de Dender definitief de steenkoolafvoer uit de Borinage. Later verloor de Dender ook de steenkoolafvoer van het bekken uit het Centrum door het openstellen van het kanaal van Charleroi naar Brussel.

In 1819 had Koning Willem het beheer, de verbetering en het onderhoud van de Dender overgegeven aan de Provinciale Staten van Henegouwen en Oost-Vlaanderen. Echter in 1840 nam de Belgische regering, onder hevige druk, de Dender terug in haar beheer. Omstreeks deze jaren had de scheepvaart op de Dender nog slechts een lokaal karakter. Pas bij de ontwikkeling van de steengroeven te Lessines kende de Dender weer een toenemende vitaliteit, ondanks de moeilijke omstandigheden waarin de scheepvaart diende te gebeuren door de talrijke scherpe bochten, de geringe diepgang en de laag liggende bruggen.



In 1837 werden drie projecten ter bevordering van de scheepvaart voorgesteld. De heren Dubois-Nihoul en Co wilden een kanaal ontwerpen van Mons naar Ath.

De heren Vollut en Co waren voorstander van een lateraal kanaal tussen Ath en Aalst, gecombineerd met voorgaand project. Tenslotte verdedigde de heer Van der Elst de kanalisatie van de Dender tussen Ath en Aalst en de aanleg van een spoorweg van Mons naar Ath en Lessines.

De onderzoekscommissie weerhield het lateraal kanaal, een project dat echter nooit werd uitgevoerd.

In 1853 werden twee overlaatstuwen gebouwd, namelijk één te Pollare en één te Denderleeuw, met de bedoeling de afvoer van de wasdebieten te verbeteren. Na jarenlang aandringen vanwege de betrokken middens, besliste de regering in 1858, om de Dender over gans zijn loop te herkalibreren voor 300 ton schepen en er een aantal stuwsluizen op aan te brengen.

Tevens werd opdracht gegeven een nieuw kanaal van Ath naar Blaton te graven. Deze werken werden tenslotte in 1868 beëindigd. In hetzelfde jaar werd de exploitatie en het onderhoud van de Dender in concessie toevertrouwd aan een privé maatschappij.

Een interessante verwezenlijking in deze concessie periode was de bouw van een scheepvaart stuwsluis aan de monding in de Schelde te Dendermonde.

Tussen beide wereldoorlogen in waren reeds tal van kunstwerken in ruïneuze toestand gekomen.

Door de modernisering van de Boven Schelde en de verbinding Rupel Brussel Charleroi, had de Dender voor de scheepvaart alle belang als doorvoer waterweg verloren en was zij nog enkel van lokaal belang. In 1937 werd de vergunninghoudende maatschappij ontbonden en kwam de Dender opnieuw onder beheer van de Staat.

Voor Wereldoorlog II werd een grootscheeps verbeteringsprogramma van de Dender voor de scheepvaart tot 600 ton vooropgesteld. In eerste instantie werd besloten een normalisering van het meest afwaartse gedeelte uit te voeren. Eind 1946 had de in bedrijf stelling plaats van een nieuwe stuwsluis te Denderbelle terwijl de oude sluis in Wieze werd ontmanteld. Dit gebeurde pas in 1979.

In de vijftiger jaren werd echter beslist, gelet op geringe meerprijs, alle profielen en kunstwerken van de Dender aan te passen volgens het Europees gabarriet voor scheepvaart tot 1350 ton en dit tot aan de nieuw te bouwen stuwsluis te Erembodegem, opwaarts Aalst.

De herkalibreringswerken van de Dender werden aangevangen met de aanleg van een nieuwe Dendermonding en het bouwen van een tijsluis te Dendermonde. Deze werken zijn gestart in 1968 en werden in vier verschillende fasen uitgevoerd volgens beschikbare kredieten.

De officiële openstelling van de nieuwe Dendermonding vond plaats op 25 november 1978.

Tenslotte werd in de oude Denderloop aan de stuw te Dendermonde een afsluitdam gebouwd, waardoor de stad tegen overstromingen vanuit de Schelde wordt beveiligd.

Iets later werd er ook een afsluitdam voorzien aan het opwaartse uiteinde van de verlaten Dender arm, met het oog op de beveiliging van Dendermonde tegen de overvloedige waswaters van de Dender.



Ijtunnel 1 afgemeerd op de Dender, 2007

Evenementennieuws

Turnhout

Op de zeer goed bezochte ledenvergadering van 3 maart jl. in Hotel Royale te Leuven, werden de twee evenementen te Turnhout onder onze aandacht gebracht. Op 30 juni en 1 juli, alsook in het weekend van 15 augustus, verwelkomt de jachthaven Taxandria historische vaartuigen. Afmeren in de jachthaven is gedurende één week gratis voor de deelnemers aan de evenementen. De organisatie van beide evenementen is in goede handen bij onze leden Jan en Ria van Laer (mslb Johanna). Zij zorgen telkens voor een zeer gastvrij onthaal!

Het evenement van eind juni is een treffen in het kader van Turnhout, culturelehoofdstad van Vlaanderen. Het tweede evenement, de havendagen, start op 15 augustus en loopt door tot in het weekend .

Rupelmonde

Vanuit vzw Tolerant bereikte ons het volgende bericht:

Op 11, 12 en 13 mei wordt in een samenwerking van de gemeente Kruibeke, Tolerant, de lokale watersportvereniging RWVS, de zeescouts van het Waasland, W&Z, Woonproject Pullaar en De Nieuwe Scheldewerven een evenement in Rupelmonde georganiseerd.

Het (voorlopige) programma ziet er als volgt uit:

11 mei 's avonds: voorstelling van het Mercatorboek van Werner Van de Walle

12 mei: officiële opening van onze nieuwe steiger (voor klassieke schepen), die van de watersportvereniging, verwelkoming van de Zeescouts op hun nieuwe basis, onthulling van een gerestaureerde boei aan het nieuwe woonproject, ceremonie vlaggen hijsen (zeescouts), speeches, fanfare, receptie, vlootparade

Neem contact op met het bestuur als je graag wil deelnemen! Iedereen is langs deze weg van harte uitgenodigd.

Open Monumentendag, 9 september 2012

Met steeds groeiende publieke respons, nemen wij als VVBHV al enkele jaren deel aan de Open Monumentendag, waardoor het publieke draagvlak voor het varende erfgoed steeds groter wordt. In het kader van het thema 2012 "Muziek, woord en beeld" richt de VVBHV dit jaar haar focus op onze rijke scheepvaartcultuur, de schippersmuziek, scheepsliederen, foto's en films in verband met scheepvaart. Wij verwachten een 25-tal schepen en er worden op zondag gratis rondvaarten aangeboden voor het publiek. Verder kan het publiek na het bekijken van de schepen onze verenigingstent bezoeken en genieten van een natje en een droogje.

Wij nodigen u dan ook van harte uit met uw schip deel te nemen aan ons kleinschalige maar zeer gezellige evenement! Dit 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. Ook via de weg is dit gemakkelijk te bereiken; voor de gps-gebruikers: Auwegemvaart 59, 2800 Mechelen.

De schepen worden verwacht vanaf vrijdag 7 september en kunnen gratis afmeren tot en met maandag 10 september. Ervoor en erna kunnen bezoekers ofwel afmeren aan de gratis passantenplaatsen aan de Plaisance bruggen of in onze concessie aan het Zennegat.

Zaterdag 8 september vragen we van de deelnemers een handje hulp bij de voorbereidingen. Zaterdagmiddag voorzien we ook een gezamenlijke activiteit. Op zaterdagavond bieden we de deelnemers een lekkere maaltijd aan (2 per schip gratis). Traditiegetrouw mondt dit uit in een zeer gezellig samenzijn onder het genot van het lokale gerstenat. Zondagmorgen bieden we u een gratis eenvoudig ontbijt aan waarna iedereen voldoende krachten verzameld zou moeten hebben om het publiek te woord te staan. We verwachten vanaf 11u de eerste bezoekers tot ongeveer 18u. Zondagavond sluiten we af met een evaluatie van het weekend en een gezellige borrelavond.

We zijn afgemeerd vlakbij de prachtige historische stad Mechelen, die een bezoek meer dan waard is. Op 500 m van onze schepen ligt b.v. al het museum Brusselse Poort (waar in de toekomst ook de "Prau van de Nekkerspoel" zal worden tentoongesteld). Vandaar ben je op 5 minuten in het centrum. Schippers die meer tijd hebben worden zeker aangeraden het kanaal op te varen tot Leuven; zowel het kanaal met haar prachtig gerestaureerde sluizen als de stad Leuven zijn meer dan een bezoek waard!

We hopen er samen met u een gezellig evenement van te maken. Let er wel op, de schepen zijn verplicht een Vlaams vaarvignet te hebben (de beruchte sticker), maar we weten zeker dat het mooie weekend dat we u bieden, opweegt tegen de kost van het vignet.

Schippers die willen deelnemen aan het evenement vragen het inschrijvingsformulier (als bijlage meegestuurd met deze nieuwsbrief) terug te sturen of zich telefonisch te melden bij Broos op + 32 (0) 476 52 22 64.

Ook historische schepen die geen lid zijn van onze vereniging zijn van harte welkom en natuurlijk ook onze leden zonder schip!

Tot in september in Mechelen!

Het VVBHV bestuur

Oeschaertiaentje (16)

door Fernand van den Keybus

Heb ik u al eens verteld van de zinkende toestand waarin wij verkeerden? Waarmee niet wil gezegd worden dat wij al zinkende verkeren... Maar weer was het die vervelende uitlaat die ons parten speelde. Eind van 't seizoen moest den Oeschaert voor overwintering naar Lokeren. De Naiade, een motorjacht, voer met ons mee. De tocht: Saeftinghe, Terneuzen, Kanaal, Moervaart, Durme.

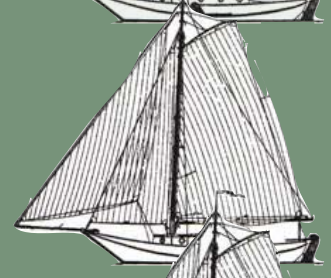
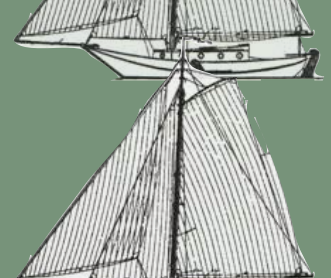
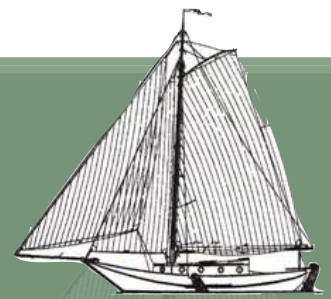
We hadden ook nog gasten aan boord. Komfort aan dek was ver te zoeken omdat de mast gestreken was met alle want, stagen, vallen en schoten her en der. Alleen in de kuip was zitruimte, onder de tuigage. Helmstokbediening rechtstaand op het kleine achterdek leunend op de mast. Resultaat was dat alle gewicht achteraan lag. En dus stak den Oeschaert zijn al niet bijster kleine neus de lucht in terwijl zijn smalle kont door het gewicht nog dieper ging hangen.

Nand (BRT-radio de Postiljon toeristisch magazine) hing-stond aan het roer en daalde net even af om de krampen te kunnen bevechten. We waren net door de Dambrug gevaren. Zegt Nand zo langs zijn neus weg: zeg, is dit normaal dat ik hier natte voeten krijg? Verdorie, normaal ligt de kuipvloer boven de waterlijn en loopt het water eruit in plaats van erin. Met mijn normale bliksemsnelle ijzig-kalme reactievermogen beval ik: alleman naar voren, jonge meisjes volgen mij! Maar er waren geen jonge meisjes en dus joeg ik iedereen naar voren. Vloerkuip open, en ja hoor, een pracht van een badkuip, mét douche want de motor, tot over zijn poten in 't water, draaide maar door en de schroefas sloeg het water in 't rond precies of er moest mayonaise van komen.

Onmiddellijk in achteruit geschakeld verloor den Oeschaert snelheid, stopte en begon achteruit te lopen, maar dan veel, veel, veel trager dan jij dit leest. Ik voelde ergens in mijn achterhoofd dat er nog water binnenliep. Ik riep dwaasweg naar de Naiade: kom, wij zinken! In een hip en een wip lagen ze naast ons. En dan heb ik die onbegrijpende sympathieke hulpbiedenden uitgekafferd: zijt ge potverhierenginder bijna van boord of ik haal mijn broodmes. Want Jos Sr en Jos Jr en schipper Frans van de Naiade stapten op den Oeschaert om te zien of ze konden helpen. Maar dat bracht ons nog dieper in het water, en harder stroomde het binnen...

Intussen slaagde ik erin den Oeschaert met de achterstevan in de wal te varen en zo konden we dus niet dieper gaan liggen. Goddank is er een waterdicht schot tussen motorruimte en kajuit! Dan was het pompen geblazen. Wat ik vreesde was waarheid: de uitlaatpijp, versleten na enkele seizoenen zout water, was afgebroken. En door de zware mast en de extra passagiers was de uitlaatopening net onder de waterlijn gezakt. Door snelheid te lopen zakte de boot nog dieper en litertje voor litertje sijpelde water naar binnen...

Kijk, om zoiets zitten die zogenaamde vrienden van mij zich rot te lachen en kletsen ze zich blauwe plekken op hun billen...



Welkom nieuwe leden

Tot onze grote vreugde hebben wij in de maanden volgend op OMD zeer veel nieuwe ledenaanvragen ontvangen. Allen heten wij uiteraard van harte welkom bij onze vereniging! Wij kunnen al deze nieuwe leden echter niet allemaal tegelijk in onze nieuwsbrief publiceren. Per nieuwsbrief zullen er twee leden geïntroduceerd worden. Weet dus dat niet al deze leden zo "nieuw" zijn op het moment van publicatie.

Lilith

Naam eigenaar: Jo Labens

Type schip: Akerboom

Bouwjaar: 1961

Werk: Akerboom & Van Lent (NI)

Afmetingen (l x b x d):

16,46 x 4,45 x 1,55 m

Motor:

2x DAF DD575M, 2x 110 pk

Bouwjaar motor: 1961

Thuishaven: Antwerpen



Margaretha

Naam eigenaar: Werner Vrijens

Type schip: motorvrachtschip

Bouwjaar: ?

Werk: de Durme, Tielrode

Afmetingen (l x b x d):

39,06 x 5,08 x 0,65 m

Motor:

GM GA0281580 1064-3002

Bouwjaar motor: ?

Thuishaven: Albertkanaal

Vorige namen van dit schip:

1961-1968: Alfra II, 1971-1987: Roulis, 1987-2005: Oudenberg, 2005-2006: Neverland, 2006-heden: Margaretha