



**Vlaamse vereniging
tot behoud**

**van
historische vaartuigen vzw**

www.historisch-vaartuig.be

Nieuwsbrief 60 - april 2013

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

Agenda:

- 23-26 mei 2013
Oostende voor Anker
- 11 mei-2 juni 2013
**Stroppentocht
Lokeren - Duinkerken**
- 6-7 juli 2013
Havenfeesten Oudenaarde
- 28-30 juni 2013
Leuvense Vaart 250 jaar
- 6-7 juli 2013
Havendagen Mol
- 6-7 juli 2013
Het Maasland voor L'Anker
- 25-28 juli 2013
**Reunie LVBHV
Middelburg en Vlissingen**
- 15 augustus 2013
Havenfeesten Turnhout
- 24-25 augustus 2013
Temse in de Wolken
- 7-8 september 2013
**Weekend op de Helling,
Tolerant Rupelmonde**
- 7-8 september 2013
**Clubreunie VVBHV en deel-
name Open Monumenten Dag**
- 14-15 september 2013
Scheldefeesten Baasrode
- 20-22 september 2013
Water-rAnt

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
(bestuurder)
0(032) 476 52 22 64
Jan Rutten
pakschuit Amande
(Redacteur)
William Van Laer
mslb Johanna
(Lay-out en opmaak)

E-mail:

info@historisch-vaartuig.be
redactie nieuwsbrief:
vvhvredactie@yahoo.com

BNP Paribas Fortis
IBAN BE89 0013 9198 7685
BIC GEBABEBB

Beste leden

*De lente begint serieus te kriebelen
na zo'n lange winter.*

*Tedereen ziet talloze klusjes aan boord die
we eindelijk wel eens hopen aan te kunnen pakken
nu het weer wat aan het beteren slaat.*

*Binnenkort start dan ook het evenementenseizoen
waarin we weer ons varend erfgoed op zijn best
aan het publiek willen laten zien.*

*We wensen u allen veel leesplezier
met alweer een goed gevulde editie
van onze nieuwsbrief
en we hopen mekaar dikwijls te treffen op
of langs het water!*

Namens uw bestuur,

Dirk Ramakers

Voorzitter

Verlengde oproep



Is het niet leuk je eigen schip, of een ander historisch juweeltje op foto (terug) te zien? Ja natuurlijk zeg je dan. Om zulke beelden zitten we als vereniging verlegen. Reeds een tweetal jaren geleden hebben we aangekondigd dat we een fotoarchief gingen aanleggen. De bedoeling is om van onze en andere schepen foto's op te slaan met een minimum aan gegevens, schepen die we zien varen, liggen, tegenkomen zodat we na verloop van jaren gedocumenteerd zijn over hoe ons varend erfgoed er uit zag en evolueert. Doe dus mee! Liever een foto te veel dan een leeg archief.

Mail je foto('s) naar [Broos](#) en bouw mee een mooi archief op.

Om te doen

Bonaparte aan de Schelde

Twintig jaar lang stond Antwerpen (1794-1814) onder Frans bestuur, een periode die grote gevolgen had voor de stad. Wanneer de ambitieuze Napoleon zich vanaf 1803 persoonlijk met het bestuur van de stad ging mengen, gaf hij Antwerpen een belangrijke plek binnen zijn Europese veroveringsplannen. Twee grote dokken, het Bonapartedok en het Willemdok, werden gegraven, met als doel van Antwerpen de belangrijkste oorlogshaven van zijn rijk te maken. De aanleg had ook enorme economische gevolgen, maar maakte van Antwerpen een permanent oorlogsgebied.

De 200ste verjaardag van de opening van het Willemdok (1813) is de feestelijke aanleiding voor een overzicht van twee wervelende decennia uit het leven van Antwerpen. De tentoonstelling 'Bonaparte aan de Schelde' creëert een beeld aan de hand van schilderijen, prenten, kaarten, scheepsmodellen en archiefstukken. Ze loopt van 23 maart tot 30 juni 2013 in het MAS te Antwerpen.

23 MAART – 30 JUNI 2013

BONAPARTE AAN DE SCHELDE

ANTWERPEN IN EEN FRANSE STROOMVERSNELLING

BONAPARTE AAN DE SCHELDE ANTWERPEN IN EEN FRANSE STROOMVERSNELLING van 23 maart tot 30 juni 2013 in het MAS

Vive Napoleon?!
Antwerpen valt tussen 1794 en 1814 onder Frans bestuur. Die korte periode heeft een grote impact op de Scheldestad en het leven van de Antwerpenaars. Zeker wanneer Napoleon zich vanaf 1803 met de zaak gaat bemoeien. Hij geeft Antwerpen een sleutelrol in zijn Europese veroveringsplannen. De haven floreert, breidt uit en wordt de belangrijkste oorlogshaven van zijn keizerrijk.

Wat hebben de Fransen gerealiseerd?
Wat waren ze nog van plan? En hoe hebben die 20 jaar Frans bestuur de dynamiek en de aanblik van Antwerpen veranderd?

Ontdek het allemaal op de tentoonstelling 'Bonaparte aan de Schelde' van 23 maart tot 30 juni 2013 in het MAS.
De expo reconstrueert de bijzondere erfenis van deze korte maar heftige periode voor Antwerpen aan de hand van een unieke collectie schilderijen, spotprenten, kaarten, scheepsmodellen en archiefstukken.

Op www.mas.be vindt u de openingsuren en praktische info. Het MAS is gesloten op maandag.

Het MAS. Dat moet je gezien hebben.

MAS MUSEUM AAN DE STROOM

www.mas.be +32 (0)3 338 44 00

Part of Antwerp

STAD ANTWERPEN

BAI

umicore

KBC

W. Carl Sijmone, Museum aan de Stroom, 2009 Antwerpen (C) MAS MAS, W. Carl Sijmone

Hulp gevraagd

Nederlandse vrienden zoeken helpende handen

Onze vrienden uit Nederland verzetten een hele boel werk met betrekking tot inventarisering van het historisch scheepsbestand. De gigantische hoeveelheid informatie die terug te vinden is in de registers van scheepsmetingen, de liggers, wordt ontsloten en gedigitaliseerd. Dit werk wordt gedaan door vrijwilligers en vraagt een intensieve inspanning. Niet oninteressant voor ons, een groot deel van onze historische schepen komt immers uit Nederland.

Langs deze weg vragen zij of er in Vlaanderen vrijwilligers zijn die een handje (klaviertje) willen toesteken. De bezieler van het project, George Snijder, formuleert het als volgt:

“Op de website van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB) is een deel van de scheepsmetingen van Nederlandse binnenvaartuigen te vinden in de database LSD. Iedereen kan hiermee een deel van de geschiedenis van historische binnenvaartschepen achterhalen. De gegevens van de scheepsmetingen zijn opgetekend in zogenaamde liggers. De afgelopen jaren hebben 20 vrijwilligers die handgeschreven gegevens over de periode 1899 tot ca. 1943 overgenomen in Excel-spreadsheets, die vervolgens in de database zijn gezet.

Momenteel is het tweede project van start gegaan om de gegevens na 1943 in de database te zetten. Momenteel zijn 24 mensen de gegevens aan het overnemen in spreadsheets. Maar er ligt nog werk te wachten op enthousiaste vrijwilligers, die een handje willen helpen. Wat heb je nodig? Een computer met een spreadsheet programma zoals Excel. Je krijgt een CD met de scans van de pagina's uit een ligger en een voorbeeld-spreadsheet. Je krijgt uiteraard uitleg en hulp bij vragen. Eenvoudig werk, maar fascinerend om de geschiedenis van de binnenvaart zich te zien ontwikkelen. Er is geen deadline, je kunt er aan werken wanneer je wilt naar eigen inzicht. De beloning is dat je hebt geholpen een deel van de scheepvaartgeschiedenis te ontsluiten. Tegen het einde van het project komt de hele groep vrijwilligers dat bij elkaar in het Maritiem Museum in Rotterdam voor een interessante en gezellige dag met een kijkje achter de schermen van het museum.

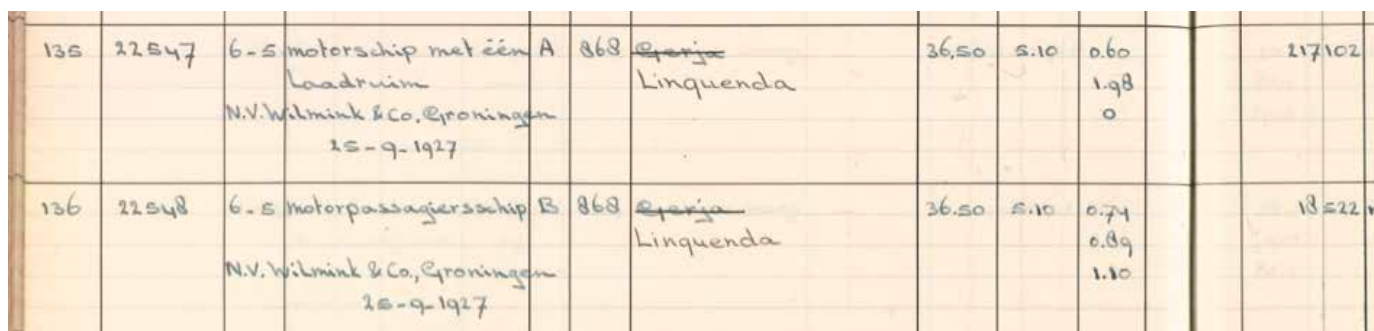
Voor meer informatie over de scheepsmetingen

kijk op www.lvbhb.nl onder Geschiedenis/Bronnenverzamelingen

of bezoek de database http://www.lvbhb.nl/LSD/top/common/ZoekInLiggers_01.php

Wil je meehelpen of inlichtingen over de scheepsmetingen, mail dan met George Snijder. (aeolus@shipmail.nl)

Er is ook een boekje verschenen met alle achtergrondinformatie over de scheepsmetingen, uitleg over de database en tips en trucs om te zoeken: “De maat genomen” door George Snijder en bij hem te bestellen voor € 19,50 exclusief verzendkosten.”



135	22547	6-5 motorschip met één A laadruim N.V. Wilmink & Co. Groningen 25-9-1927	868	Eperja Linquenda	36,50	5,10	0,60 1,98 0	217102
136	22548	6-5 motorpassagierschip B N.V. Wilmink & Co. Groningen 25-9-1927	868	Eperja Linquenda	36,50	5,10	0,74 0,89 1,10	18522 n

Scan van een meting

Om te weten

Rechtzetting

Een attente lezer stuurde ons een correctie met betrekking tot het artikel over communicatie in de vorige nieuwsbrief:

“In de tekst betreffend Oostende Radio (RMD) stond een klein foutje.

De elektronische afstandsbediening is sedert meer dan een jaar verhuisd naar de marine basis te Zeebrugge.”

Meegedeeld door Etienne David, Nautisch Adviseur bij Nautiv vzw

Electrieke trekkraft

Hubert Ramakers

Bronnen: "Extrait des annales des travaux publics de Belgique" nr. 5 uit 1886. 'De Beting', het ledenblad van de Nederlandse vereniging 'De Motorsleepboot'.

"Beste,

Een aantal jaren geleden publiceerde ik in het tijdschrift "De Beting", het ledenblad van de Nederlandse vereniging "De Motorsleepboot" twee artikelen over "De Electrieke trekkraft". Het gaat over een experiment i.v.m. elektrificatie van het jagen op het kanaal Brussel-Charleroi; Misschien iets voor de nieuwsbrief?

Groetjes,

Hubert Ramakers"

Met plezier nemen we deze twee artikelen (gecombineerd tot één) over.

De foto's zijn (met veel moeite) gescand en kwalitatief opgepept, maar het blijven retro-beelden.

Over de "Electrieke kracht"

In de geschiedenis van de sleepvaart is genoegzaam bekend dat binnenschepen eertijds voortgetrokken werden van op het jaagpad door man- en paardenkracht. De ontwikkeling van de stoommachine heeft ongetwijfeld een omwenteling in het transport -ook te water- teweeg gebracht en de uitvinding van de dieselmotor heeft geleid tot krachtiger en snellere sleepboten. Blijkbaar was echter nog een andere concurrent in de running, namelijk de 'electrieke trekkraft'. Rond de vorige eeuwwisseling (19e-20e eeuw, nvdr.) publiceerde de 'Eendracht, een krant uit het Belgisch-Limburgse Maasland, op 21 september 1899 het volgende bericht:

"Afschaffing der paarden op het kanaal

Uit goede bron vernemen wij dat men er ernstig aan denkt de electrische beweegkracht op de kanalen in Oostelijk België, het kanaal van Luik-Maastricht en de Zuid-Willemsvaart in te richten. In Zwitserland worden alle schepen door elektriciteit getrokken. De Belgische regeering heeft nu eene afgevaardigde commissie van deskundigen gestuurd naar Zwitserland, ten einde de zaak te bestuderen. Het zou enige slag zijn voor de honderden paardenmannen en ook voor de talrijke neringdoeners die van de paardenmannen moeten leven."

Op 19 december 1899 lezen we in dezelfde krant:

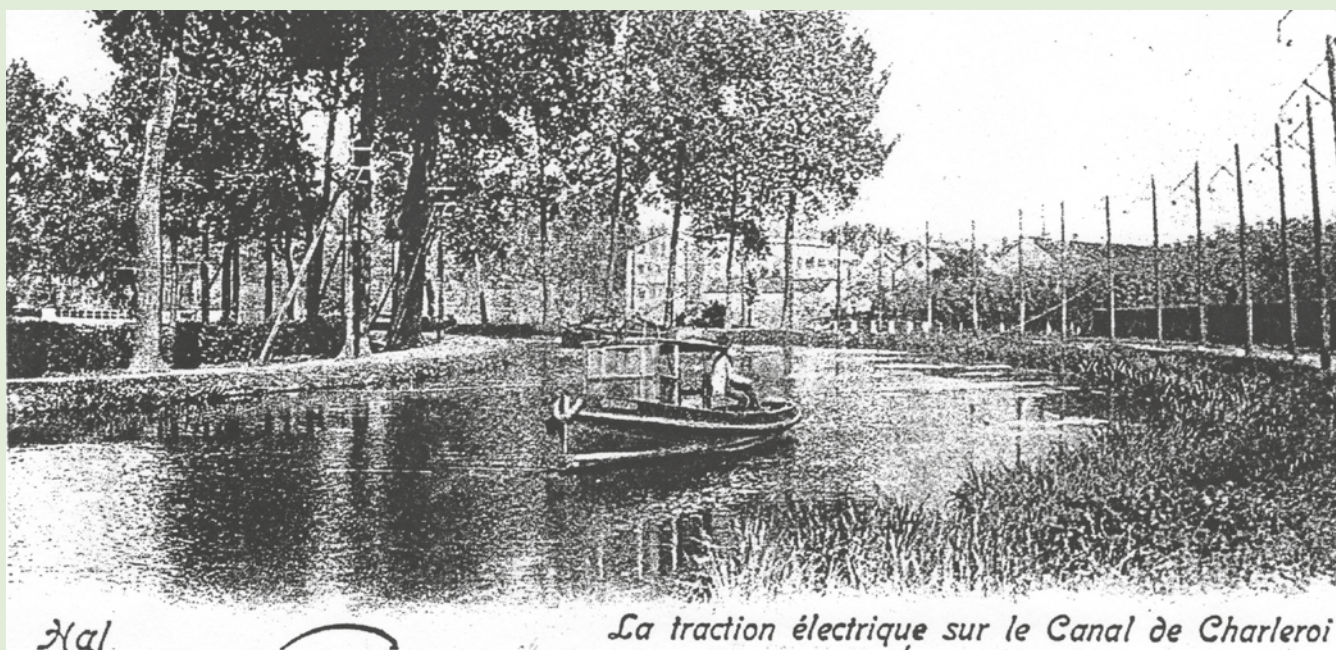
Zuid-Willemsvaart

"Wij vernemen uit goede bron dat de electrieke trekkraft, die de paarden het kanaal zal vervangen, weldra zal ingericht worden van Maastricht naar 's Hertogenbosch, dus op heel de Zuid-Willemsvaart. De proefnemingen gedaan op de vaart van Charleroi zijn zoo wonderwel gelukt, dat weldra ook andere kanalen de electrieke kracht zullen krijgen.

Het is bewonderenswaardig met welke snelheid de scheepen en booten, zoo goed stroom in als stroom af, aan het electriek draadje door het water vliegen. De studies voor de inrichting op de Zuid-Willemsvaartlijn zijn in Zwitserland genomen. Men zegt dat ze die der inrichting op de vaart van Charleroi ver overtreffen. Botsingen en aanvaringen bij storm of wind zijn onmogelijk gemaakt: alles gehoorzaamt met eene bliksemsche snelheid aan den electrieke geleiddraad. De logementshouders en paardenmannen die met honderden langs de vaart hun brood verdienen, zijn dus erg bedreigd."



Elektrische sleepboot op het Canal de Charleroi



Uit deze krantenberichten blijkt dat in die periode elektrische energie als kracht werd aangewend om schepen te laten voortbewegen op het water.

Dit principe en de toepassing ervan is ons bekend bij trams en treinen evenals bij trolley-bussen; hoe we ons dat in de binnenscheepvaart moeten voorstellen is mij vooralsnog een raadsel. Dat het mogelijk moet zijn is evident, maar hoe zag zo'n installatie er uit? Welke voorzieningen werden er aan boord van de schepen getroffen? Hoe ging één en ander in z'n werk? Allemaal vragen waarop het antwoord u wellicht ook interesseert. Zijn er lezers die ooit over deze 'electrieke trekkracht' -de concurrent van de sleepboot dus- hebben gehoord? Is de scheepvaart op de Zuid-Willemsvaart of op andere waterlopen ooit op deze manier gebeurd of is het bij plannen gebleven? Ikzelf ben geboren en opgegroeid aan de boord van de Zuid-Willemsvaart maar dit gegeven was mij totaal onbekend.

Misschien zijn er onder de lezers van ons tijdschrift mensen die hierover meer weten of inlichtingen kunnen verschaffen over mogelijke bronnen. Graag dan reacties. Zelf ben ik alleszins van plan om mij hieromtrent nader te informeren. Wie weet komen we later hierop nog terug.

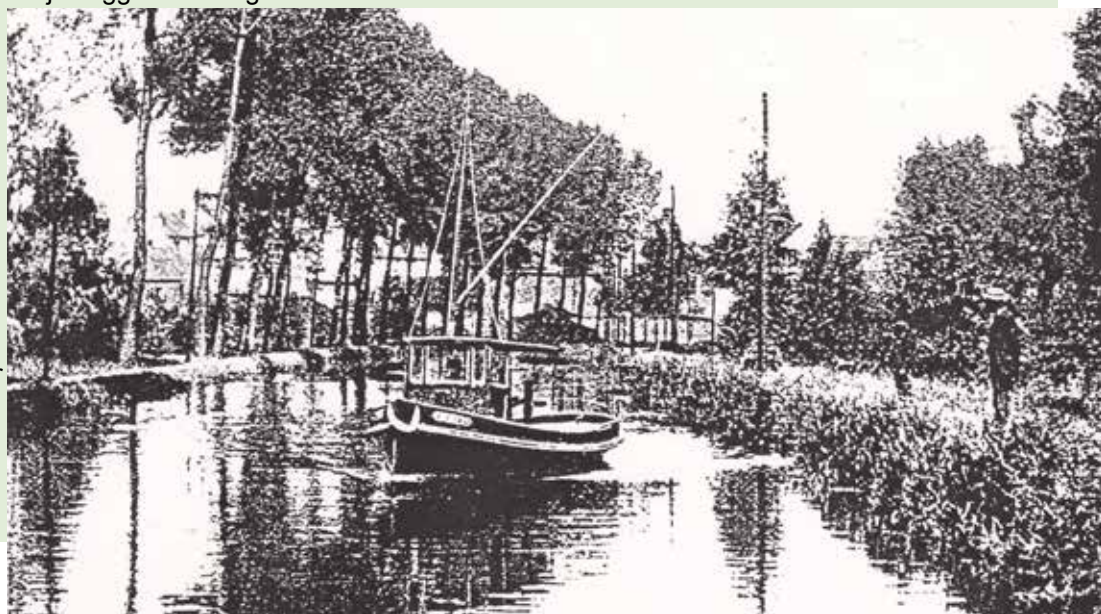
Clabecq - Remorqueur électrique

Zoals beloofd in de vorige bijdrage, ben ik op informatie uitgegaan en niet zonder succes. Na enig telefonisch speurwerk kwam ik terecht bij de heer Jan Cosyn, ambtenaar bij de administratie Waterwegen en Zeewezen van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap in Brussel. De juiste man op de juiste plaats, zo zou snel blijken.

Mijn verhaal heeft blijkbaar de interesse van de heer Cosyn gewekt, want amper twee uur later belde hij mij terug met de mededeling dat hij tot zijn eigen verbazing een brochure had ontdekt waarin o.m. een bijdrage was opgenomen over een experiment met deze elektrische trekkracht op een kanaalarm bij Houdeng-Goegnies. Deze bijdrage is terug te vinden in 'Histoires des voies navigables, le canal de Charleroi à Bruxelles' door ir. A. Sterling, directeur-generaal bij Bruggen en Wegen. Het is een uittreksel uit de 'Annales des Travaux Publics de Belgique', nr. 5 uit 1986.

Wij danken de heer Cosyn zeer hartelijk voor de bereidwillige medewerking en voor de interesse.

Voor de lezers van ons tijdschrift heb ik een vrije vertaling gemaakt van de betreffende passage over het jagen op het kanaal van Charleroi naar Brussel.



Het jagen

Gedurende de aanpassingswerken aan het kanaal van Charleroi naar Brussel, tussen Clabecq en het Sainteletteplein in Brussel, werd de scheepvaart nooit onderbroken en dit over de totale lengte van het kanaal.

In 1898 presenteerde Chenu, tijdens het 7e internationaal congres van de scheepvaart in Brussel een rapport met als titel 'Het trekken van schepen op het kanaal van Charleroi

naar Brussel'. Hij beschreef de organisatie van het jagen en bestudeerde vooral het gebruik van een meer geavanceerde wijze van trekken.

In die tijd was het kanaal over een lengte van 47 km op kleine sectie (*) en over 24 km op grote sectie.

() De term 'sectie' wordt hier gebruikt in de betekenis van 'doorsnede'. Om u een idee te geven: op de kleine sectie voeren de zogenaamde 'baquets' (bakken) van 70 ton. Dit type van schip, ontworpen door J.F.Wilquain naar het model van de Engelse 'narrowboats', had de vorm van een parallellepipedum. De lengte was ongeveer 19,50 m, de breedte 2,60 à 2,65 m. De inzinking (ledig) varieerde tussen 0,35 à 0,40 m en met volle lading 1,80 m.*

Het jagen was vrij en gebeurde op het traject grote sectie door paarden of door mensen. Sedert 50 jaar was het jagen, door opeenvolgende toewijzing van periodes van telkens 5 jaar, gemonopoliseerd en in handen van één enkele aannemer. Omdat de sleeprijzen stegen, zagen de ingenieurs zich genoodzaakt de mogelijkheid voor een nieuwe manier van jagen te onderzoeken.

Chenu leverde een diepgaande studie ter zake en kwam tot de conclusie dat noch het slepen door paarden, noch enig ander mechanische wijze enig voordeel kon opleveren en dit om de volgende redenen.

De configuratie van het kanaal met talrijke sluisen en versmallingen werkte vertragend. De tunnel van Godarville, waarvan de doorvaart eveneens door paarden werd bediend, was een bijkomende hinderpaal en bovendien leverde het slepen in konvooien op zich reeds een nadeel en tenslotte waren er nog de specifieke gevaren op een kanaal met verschillende oevertypes en passages door woonkernen.

Aantrekkelijker vond hij het jagen met een 'elektrisch paard' (systeem DENEFFLE) dat toeliet een gemiddelde snelheid van 3 km per uur te bereiken (de snelheid bij het gebruik van paarden varieerde tussen 1,3 en 1,5 km per uur).

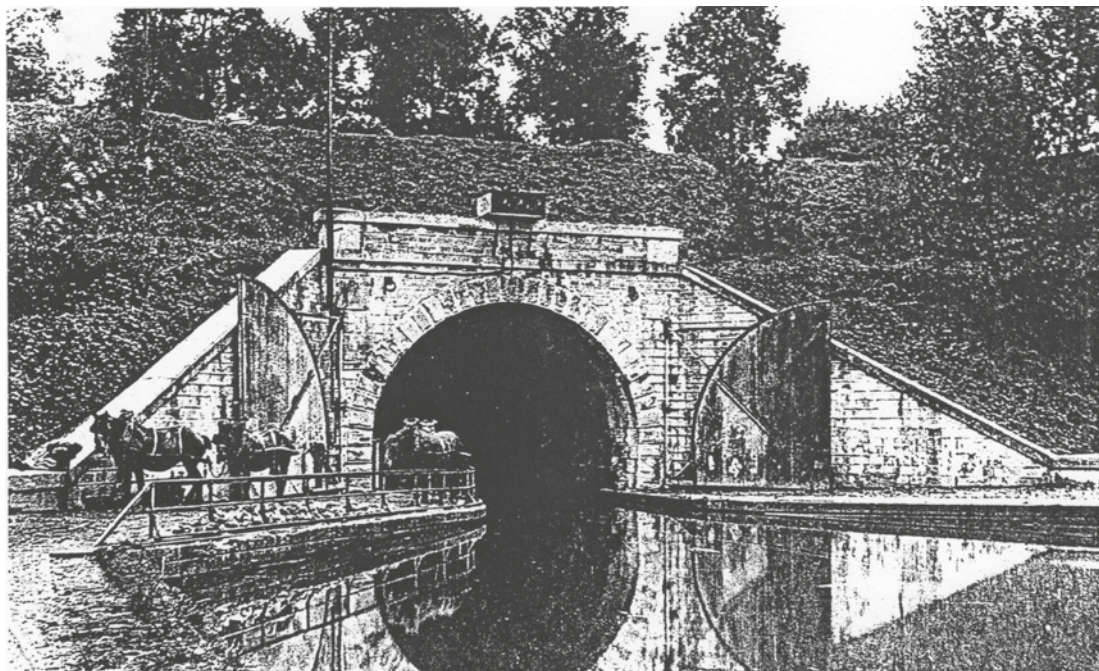
Het voordeel was derhalve dat men de scheepvaart kon versnellen. Over het geheel van het traject tussen Samber en Brussel, zou de duur van 4 naar 3 dagen teruggebracht kunnen worden en voor het traject van Seneffe naar Brussel van 3 naar 2 dagen. Het gebied tussen Brussel en Charleroi diende dan wel te worden uitgerust met een meerfasig stroomnet met een spanning van 6000 volt. Tot in 1896 werd in België nog nergens over zulke lengte met dergelijke netten gewerkt. Het elektrisch jagen op het kanaal van Charleroi naar Brussel zou dus één van de eerste toepassingen zijn van dit systeem.

In de loop van de maand december 1897 werd op de kanaalarm Houding-Goegnies geëxperimenteerd. Het systeem voorzag in zes volledig geïsoleerde draden, gedragen door dezelfde palen. De bovenste drie draden vormden de primaire lijn van 6000 volt, 40 Hz. De onderste drie draden vormden de contactlijn (600 volt) waarover drie ruitertrolley's gleden die via een soepele kabel stroom leverden aan de vierwielige tractor die zich op de oever voortbewoog met een snelheid van 1 à 3,6 km per uur (van door water vliegen gesproken)!

De eerste lijn voedde de tweede: op een afstand van 4 km waren vaste transformatoren geplaatst. De tractoren gebruikten meerfasige stroom van 600 volt zonder enige andere transformatie.

De snelheid werd geregeld door eenvoudige startweerstand. Dit leverde t.o.v. de normale een vijfvoudige trekkracht op. Helaas bleek het systeem, alhoewel markant en vooruitstrevend, de kosten van het jagen nog te verhogen.

Conclusie: Chenu stelde dat een daling van de kosten enkel kon worden bereikt door uitvoering van infrastructuurwerken om het kanaal over de volledige lengte op grote sectie te brengen. Dit gegeven in acht genomen maakte dat hij de elektrische trekkracht op het kanaal van Charleroi naar Brussel niet wenste aan te bevelen.



Gouy-lez-Piéton. Chevaux halant dans la traversée du souterrain.

In 1923 deelden Marotta en Brouckaert dezelfde mening. Zij constateerden het mislukken van de pogingen op het traject op kleine sectie. Volgens hen was de mislukking toe te schrijven, enerzijds aan de ontoereikende trafiek (500.000 à 600.000 ton) en anderzijds aan de slechte staat van de te smalle jaagpaden evenals de te grote hellingen bij de sluizen en de vaste bruggen.

De resultaten van deze studie toonden eveneens aan dat, gezien de beperkte trafiek, de beperkte bevaarbaarheid en rekening houdend ook met de levensomstandigheden in die tijd, het behoud van het jagen met paarden de enige praktische oplossing bleef.

Uit het hele verhaal blijkt dus overduidelijk dat de onrust bij de paardenmannen wel degelijk gegrond was maar voor hen gelukkig voorbarig. Ik kan mij immers niet indenken dal na deze experimenten in het Waalse landsgedeelte, men op de Zuid-Willemsvaart toch zou overgaan tot toepassing van het systeem op 'electriche trekkracht'. Waarschijnlijk is het bij plannen gebleven. Ik heb in ieder geval voorlopig geen andere aanwijzingen.

Opvallend is wel dat in het artikel enkel sprake is van jagen door middel van de elektrisch aangedreven tractor, terwijl de foto's ook illustreren dat eveneens gebruik werd gemaakt van sleepboten met elektromotor op het kanaal Charleroi-Brussel (foto's uit de omgeving van Clabecq en Halle).

Of het systeem lang in gebruik is geweest is mij momenteel eveneens onbekend.

Het onderwerp blijft mij boeien. Bij eventueel nieuw nieuws, houd ik u natuurlijk graag op de hoogte.

Hubert Ramakers

Om te lezen

Blauw licht op het water

Een rustige nacht in Rotterdam wordt ruw verstoord door explosies in een Amerikaans hotel. Anti-Amerikaanse rellen breken uit in het centrum van Rotterdam. Alle beschikbare Rotterdamse politie-eenheden worden naar het centrum bevolen om het hoofd te bieden aan deze ramp. Alleen de P23 van de Rotterdamse Zeehavenpolitie wacht rustig in de Maasmond bij Hoek van Holland op het Amerikaanse militaire vrachtschip de US Kimberly. Maar zal de US Kimberly de goed beveiligde haven weten te bereiken? De Rotterdamse Zeehavenpolitie inspecteur Bill Bot ligt op dat moment heerlijk te slapen naast zijn vrouw. Hoe lang nog?

Auteur: Eddy van Driel. Te bestellen bij: www.freemusketeers.nl

Motorgegevens gezocht

Wij vinden dikwijls onze historische schepen in Nederland, onze vrienden ginds varen dan soms weer met Belgische motoren.

Jan Rense Visser zoekt gegevens voor zijn motor die momenteel gereviseerd wordt en vroeg via Dirk het volgende.

"Goedenavond Dirk

Via mailcontact met Cees van Dijk heb ik uw e-mailadres gekregen voor vragen over mijn Claeys motor, type E, serie 14, 750 tpm, 12-14 pk.

De motor wordt op dit moment gereviseerd in Zeist en de monteur vroeg mij te achterhalen wat het aanhaalmoment is voor de cilinderkopmoeren, daarnaast ben ik op zoek naar een werkplaatshandboek (of een kopie hiervan) voor deze motor en zou ik graag willen weten uit welk bouwjaar deze precies komt.

Hier zijn wat gegevens over deze motor.

Met vriendelijke groet

Jan Rense Visser, Nieuwegein (NL)"

Kan iemand Jan Rense helpen?

Zijn e-mail is: janrensevisser@hotmail.com

Beschrijving van de Dieselmotor « CLAEYS » Type E.

De CLAEYS FABRIEKEN hebben gedurende hun 40-jarig bestaan grondige ervaring opgedaan op het gebied van motorenbouw, welke zij in al zijn ontwikkelingen hebben gevolgd.

De « CLAEYS » DIESELMOTOR type E is het type met vóórverbrandingskamer, waarvan de grote voordelen bestaan in:

- 1^o Lage inspuitdruk, waar door geringe belasting op nokkenas, brandstofleiding en brandstofpomp.
- 2^o Tapverstuur met één grote opening, waardoor minder kans op verstopping (dan bij een meergaats-verstuur, welke immers van kleine gaten is voorzien).
- 3^o Snelle verbranding in de vóórverbrandingskamer als gevolg van de werfeling ontstaan door de gassen gemengd met brandstof.
- 4^o Verbranding van zuivere of Dieselolie zonder gevaar van versuiling.
- 5^o Sterke bouw en gemakkelijke bereikbaarheid.
- 6^o Alle organen zijn gemakkelijk bereikbaar; weinig onderhoud.

Bijzonderheden.

CILINDER. — In speciaal gietijzer met zeer fijne perlecische structuur, waardoor vroegtijdige slijtage wordt vermeden. De binnenkant is gecroïneerd en nageleggen, waardoor een minimum verbruik aan smeertolie gewaarborgd wordt.

ZUIGER. — In speciaal gietijzer, geheel afgevoerd en gecroïneerd, voorzien van 4 compressieveren en 2 olieschrapveren.

DRIJFSTANG. — Uit gestampt staal en sectie met maximum weerstand.

KRUKAS. — In staal van hoge weerstand en voorzien van tomsenlagers.

BRANDSTOFFPOMP en VERSTUIVER. — Van de bekende merken "Bosch" of "Dreye".

BOUW. — De « CLAEYS » DIESELMOTOR Type E 1214 P. K. kan een voortdurende overbelasting hebben van 10 %.

KENMERKEN.

TYPE	Vermogen	Draai- snel- heid	Boring	Slag	Verbruik per PKuur		Totaal gewicht	VLEEGWIJL		
					Brandstof	Olief		Diameter	Vleeg- breedte	Geticht
E	12-14 PK	750	130 mm.	180 mm.	185 gr.	2,5 gr.	547 Kgr.	650 mm.	80 mm.	168 Kgr.

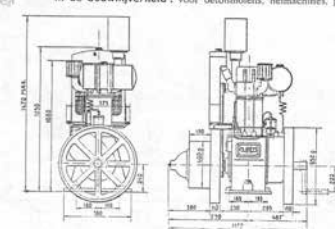
TOEPASSINGEN

In de landbouw: voor dorsmachines, pompen, maalmolens, strossiders, enz.

In de industrie: voor alle machines, waarvoor aandrijfkracht nodig is.

In de scheepvaart: voor kleine vaartuigen met aandrijving van de schroef; voor grote vaartuigen als hulpmotor tot aandrijving van lier, pomp, enz.

In de bouwrijverheid: voor betonmolens, heismachines, pompen, enz.



Werkhuizen
LEON CLAEYS
Zedelgem
(BELGIE)

De werkhuizen LEON CLAEYS behouden zich het recht voor constructie en afmetingen te wijzigen.

Basboot: een leuke combinatie van historisch en wereldcultuur

In 1998 kochten Charlotte en Yanne de Gauthier aan, een binnenschip ingericht als woonschip dat ze vonden in Brugge en omdoopten tot 'Basboot'. Met hart en ziel onderhouden zij het schip om er tijdens de zomer al varende de Belgische en Franse waterwegen mee te verkennen.

Aan boord van dit Nederlands vrachtscheepje uit 1915 gaan allerlei (percussie)cursussen en workshops van BAS door. Sporadisch zijn er activiteiten met de Basboot in het oude centrum van Gent of op een andere locatie. Je kan Charlotte en Yanne en/of hun schip ook huren voor slagwerkworkshops en teambuildingsessies. Aan boord van het schip bevindt zich ook een documentatiecentrum waar cursisten muziek kunnen beluisteren of literatuur raadplegen en boeken of CD's lenen.

Alles is gefocust op muziek, cultuur en politiek, romans, verhalenbundels en scheepvaart. Heel veel heeft betrekking op Afrika, maar ook uit de andere werelddelen is veel te vinden.

Echt een aanrader om met de bezielers contact op te nemen voor meer info. (info@basboot.be)



Basboot op haar vaste stek te Gent

Gezocht en gevonden

Bron: Dirk en Greta (Kromme Balg), Rijkspolitie Nederland

Dirk en Greta zijn de trotse bezitters van een Nederlands ex-politievaartuig (RP59_2), een waar juweeltje dat zij omdoopten tot Kromme Balg. Op zoek naar de geschiedenis van hun schip, schreven zij ook de Nederlandse Rijkspolitie aan.



“Op zoek naar historiek van dit vaartuig kwam ik o.a. ook op uw site terecht. Daar vonden we de RP34, een zusterschip van de Kromme Balg, met daarnaast een recentere foto van de Zoef, want zo heet die nu. De Zoef -of liever zijn eigenaar- is net zoals wij lid van de VVBHV (Vlaamse Vereniging tot Behoud van Historische Vaartuigen) in België en van de Nederlandse behoudsvereniging Oude Glorie.

Het is ook op de site van Oude Glorie dat ik het derde zusterschip terugvond: de RP VII. Hoe het met de juiste nummering zit, blijft mij echter onduidelijk. Misschien, hopelijk, kunnen jullie ons hierbij helpen.”

Prompt kregen ze een antwoord, een héél uitgebreid antwoord met foto's en allerlei randinformatie. Wie het volledige antwoord (en meer) wil weten, kan [hier](#) terecht. Voor de fanaten: je vindt hier een [overzicht](#) van alle Nederlandse ex-politieboten.

Een recente foto waarop Kromme Balg (RP59_2) en de Zoef (RP34_2) naast elkaar afgemeerd liggen op een evenement in Temse, België



Gesignaleerd

In de Schelde in Antwerpen, ongeveer 100 meter stroomafwaarts van het loodswezen, tegenover het strand van "Sint-Anneke", zijn op 27 maart drie of vier bruinvissen gezien!

Goed nieuws dus, we mogen vermoeden dat dit enkel mogelijk is omdat de waterkwaliteit het toelaat.



We gaan naar de Leuvense Vaart

Eind juni zijn er activiteiten gepland op de Leuvense Vaart, zoals eerder gemeld in de vorige nieuwsbrief. Intussen hebben we meer info. Deze vindt je achteraan in de nieuwsbrief.

PROGRAMMA "Viering 250 Jaar Leuvense Vaart Bevaarbaar" zaterdag 29 juni 2013

Thema: "met zijn allen maken wij promotie voor de nautische mogelijkheden"
Nautisch Jeugdwerk, Water-Recreatie, Water-Sport, Binnenvaart-beroep, Maritieme Jobs

Vooraf:

24-28-06: Vierdaagse per Hotelschip: Luik-Hasselt-Lier-Mechelen. mps Embrun

Vrijdag 28 juni:

Mechelen boven Battel: Ter plaats: BP-Holland 1, old-timers (gevraagd), een Lelievlet.
Aankomst: Hotelschip Embrun - Conferentieschip De Blauwe Reiger (WENZ) – gevraagd.
Seascouts 4 Lelievletten met sleper. Enkele jachten en Old-timers .
Schippersschool en Hogere Zeevaartschool gevraagd met opleidingsschip,
Evt. dienstvaartuig Vloot (politie-, douane- en/of andere (aan te vragen)

Leuven: Ter plaats: enkele Jachten VVW. Eventueel passagiersschip van de Brabantse Kanaalvaarten vzw (aangevraagd aan Prov. Vl. Brabant.

Zemst: idem.

Wijgmaal: 18 uur: Rijnvedette "Leie" van de Marinekadetten vaart af naar Kampenhout met 10 jonge gasten (Interesse? Aanmelden: mail onderaan).

Zaterdag 29 juni:

Mechelen Battel, Coloma(Station): 9.30 à 10.00h: Vertrek der schepen naar Zemst (Trianon), Boortmeerbeek-Sas, naar het Keerdok te Kampenhout.

Aan boord van "De Blauwe Reiger": Studiedag "Nautische Vorming".

Uitgenodigd: Minister Crevits, Beleidstoelichting t a v de waterwegen, persmoment.

Leuven-jachtclub: Afvaart jachten en eventueel een of twee rondvaartboten.

Kampenhout: Rond 12.00h: Onthaal aan Kampenhout-Keerdok.

Eventueel: Bezoek commandotoren WENZ (aangevraagd). Scheepvaartbewegingen.

Witloofmaaltijd in Veilingrestaurant: ontmoeting tussen beide Provincies Vlaams Brabant en Antwerpen. Uit te nodigen (K.Peeters? beide Gouverneurs of Députés?)

Ondertussen: "Open-deur" op diverse schepen (marinekadetten, dienstvaartuigen)

En demonstraties: zodiac-manoevres, "man-over-boord"-demonstratie(14 h), muziek, enz.

Rond 15.00h: Afvaart der schepen tussen 15 en 16 uur naar Mechelen.

Mechelen: Een aantal demonstraties nautische clubs, sea-scouts, water-scouts uit Vlaanderen en Nederland. Jagen, slepen, roeien, zeilen. Tussen Plaisance en Battel. Deelname jeugdgroepen nabij het kanaal wordt voorzien. Kanoclub uitgenodigd voor presentatie diverse roei-diciplines.

Tegen 17.00h: Aankomst der schepen olv de Marinekadetten, (met 10 jonge gasten uit Kampenhout) te Mechelen Boven-Battel. Aanleg boven Battel-sluis.

Muziek – Springkasteel – promoties – open deur op opleidings- en PR-schepen.

Rond 18.00h: Lunch in kanaal-restaurants (Kanoclub, Battel, Plaisance, Zennegat).
En/of Avondbezoek aan stad (bushalte Battel) resto's, station.

Zondag 30 juni: Terugvaart jachten naar Kampenhout. 10 jongeren mee met de Marinekadetten, Mechelen 8.30 h tot Kampenhout te 11.30h tot Wijgmaal (station vlakbij).

Achteraf: 1 tot 4 juli: Vierdaagse per hotelschip naar Lier, Hasselt, Luik.
Basisprijs: 100 euro per dag per man in vol-pension.

Onder voorbehoud – info: 015/206 692 herman.verwaetermeulen@hotmail.com.

Oeschaertiaentje (22)

Uit 'Varen', januari 1976

Ik heb last gekregen met mijn dierbare echtgenote.
't Is wel ettelijke jaren geleden want anders zou ik het nu niet durven
boekstaven.

Het schijnt namelijk dat ik op een nacht van zoete vloeiende lijnen heb
gedroomd en daarbij luidop mijn visie niet onder stoelen of banken, laat staan
het bed, heb gestoken.

Tja dat onderbewustzijn... Een van de kleine kanten waarvan er ettelijke aan
een vrouw zijn, is jaloezie! En uiteraard zonder reden.

't Begon onschuldig.

Het schijnt dat ik die dag een ietwat dromerige blik had en dat ik mijmerend de
namiddag heb doorgebracht, starend in 't water en in de verte, met de kop van
de hond in mijn schoot.

Als ik het nu zo bekijk vind ik het wel een roerend beeld. Hoewel een beetje
kalverachtig...

De hele omgeving speelde mee: het paradijselijke haventje de Werf in Goes,
een warm zonnetje, een ruisend windje, en maar soezen.

Onweerstaanbaar, dat heb jij waarschijnlijk ook al eens meegemaakt, moest ik
steeds weer kijken.

Ik heb dat ook bij anderen al wel gezien, als ze aan 't strand liggen, met hun
vrouw naast hen.

En dan loopt of ligt daar zo'n beeldhouwwerkje en ze mogen eigenlijk niet al te
opvallend kijken. En toch kunnen ze het niet laten, dat loensen.

Nou ja, alleen anderen doen dat.

Het voorwerp van mijn dromen lag daar, in al haar glorie.

Marijke was haar naam. Marijke uit Mechelen. Wat een lijn!

Zelfs nu nog, nu ik wat bezadigder geworden ben, geeft het mij nog steeds een
wee gevoel in de maagstreek (nee, niet in de hartstreek – de liefde van de man
gaat immers door de maag.)

Mocht je erop uit zijn hier verder een seksstory te vinden weet dan dat Marijke
125-40-10 heeft. Decimeters. Een volwassen hoogaars dus.

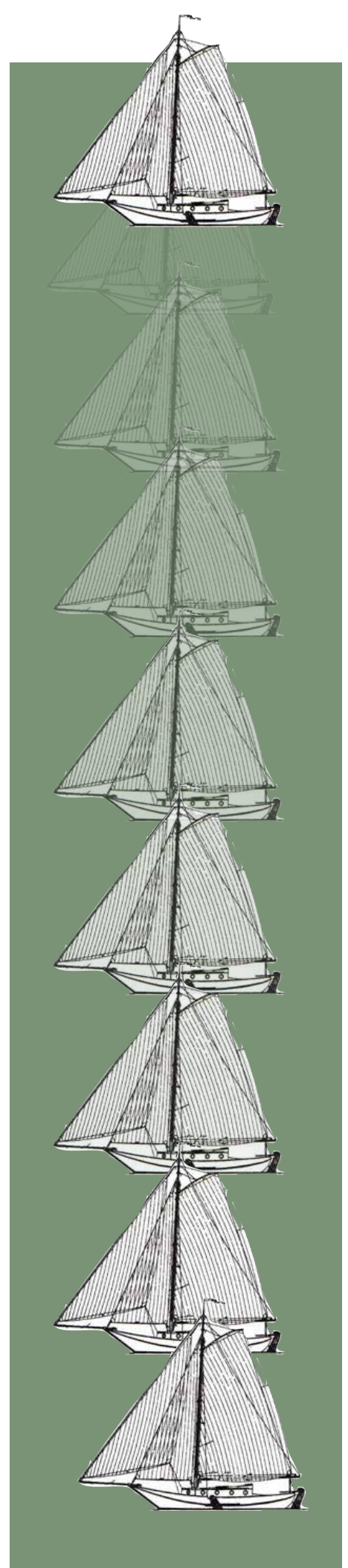
Waar ik voordien af en toe droomde van een botter of een schouw (dat het
schip van mijn dromen een platbodem zou zijn stond als een paal boven
water), daar had die droom nu definitief gestalte gekregen.

Pikante bijzonderheid: de eigenaar van de Marijke, al even gek als ik over zijn
schip, verklaart al meer dan tien jaar dat hij zijn schip wil verkopen, maar dat
verklaart hij alleen als het regent... En zó hard heeft het nog nooit geregend...

Moest hij toen Marijke aan ons verkocht hebben dan had je nu 'Marijkaentjes'
moeten lezen. Geef toe dat we gelukkig zijn dat dat niet het geval was, want
het is geen titel...

Er stond ons toen niets anders te doen dan voor Marijke een zusterschip te
laten bouwen. En daaraan hebben u en wij den Oeschaert te danken.

Fernand Van den Keybus



We zijn geweest naar...

Temse Vliegweek 2012

Een hoogst uitzonderlijk evenement in de geschiedenis van de stad Temse was ongetwijfeld

“De Vliegweek” in 1912, een internationale wedstrijd voor watervliegtuigen die een afstand van 10 km boven de Schelde aflegden. In een tijd dat de auto nog een sensatie was, was het vliegtuig dat des te meer: het evenement kende dan ook een massale belangstelling.

Naar aanleiding van de 100ste verjaardag van deze gebeurtenis organiseerde het stadsbestuur van Temse allerlei initiatieven zoals tentoonstellingen, concerten en workshops rondom dit thema.

Het absolute hoogtepunt vond plaats op 16 september 2012, toen de ganse Scheldeboord van Temse werd ondergedompeld in een 1912-bad. Naast oude ambachten, oldtimers, eetstandjes (ja, paling in 't groen bestond reeds) en een café-chantant hadden duizenden omwonenden zich getooid in kledij van vóór 1914: pittelleers, floeren broeken, klakken, bolhoeden, halsboorden tot tegen de oren, hoepelrokken, pince-nez en puntbaarden. De beste filmregisseur had dit niet beter kunnen bedenken.

Zelfs op het water was alles in stijl. Motorsleepboot Odilia (°1911), boeierschuit Ziet op u Zelve (°1884), Zeeuwse poon Ouderhoek (°1914), hengst D'n Bruinen (°1902) en lemsteraak Jonge Sinjoor (replica) zorgden voor de unieke historische sfeer op de Schelde. Ook de

kledij van de bemanningen was aangepast aan het 1912-tijdsbeeld.

Lieve Verheyden



Kombuiswerk

Huzarensla

Een lekker "Hollands" slaatje met pekelharing, snel, handig, makkelijk en lekker. De ingrediënten zijn overal te vinden of heb je aan boord. De haring kan je vervangen door fijngesneden soepvlees of door een blik "corned beef"

Ingrediënten

- 150 g gekookte aardappelen
- 4 pekelharingfilets, in fijne blokjes gesneden
- 1 ui
- 1 kop gesneden zoetzuur augurken
- 1/2 kopje yoghurt
- 1/2 kopje zilveruitjes
- mayonaise uit de pot
- 1 tl suiker
- 1 tl mosterd
- zout en peper
- 1 kop fijngesneden peterselie



Prak de aardappelen grof.

Maak een sausje van de fijngesneden ui, augurk, yoghurt, mayonaise, suiker, mosterd, zilveruitjes, ham en de fijngesneden peterselie.

Meng de aardappelprak met de saus tot een vochtige massa.

Daarna deze massa goed koud laten worden.

Garneren met sla, tomaten en hardgekookt eitje.

Lekker met (warm) stokbrood.

