



**Vlaamse vereniging  
tot het behoud**

**van  
historische vaartuigen vzw**

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

Nieuwsbrief 28, januari 2009

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

## Agenda:

Stropentocht - 16-26/5/2009

Oostende voor Anker "10 jaar!"  
31/5 - 1/6/2009

Maasland voor L'Anker  
(Lanklaar) - 4 en 5/7/2009

Tilburg te water  
1-2/8/2009

Open Monumentendag  
Zennegat "Zorg" - 13/9/2009

Boom jaarmarkt - 9-12/10/2009

Leden die met hun vaartuig aan een evenement willen deelnemen melden zich best nog even aan bij het bestuur.

### Uw bestuur:

Dirk Ramakers ,  
motorsleepboot Odilia  
(voorzitter),  
0(032)478 38 38 45

Christophe Faijs,  
klipperak Souvenir  
(secretaris)  
0(032)484 78 81 97

Evarist van Camp,  
bakdekruiser The Old Lady  
(penningmeester)  
0(032)494 63 99 42

Robin Capiaux,  
motorsleepboot Kobbe  
(ledenadministratie)  
0(032)476 21 76 58

E-mail:

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

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

De bestuursvergadering van februari houden we net voor de jaarvergadering van de 28ste, dus die informatie komt in de volgende nieuwsbrief. We hopen jullie natuurlijk in groten getale in herberg Zates te Branst te mogen begroeten vanaf 14u.

Ondertussen is de Belgian Boat Show achter de rug. Vzw Watergebonden Erfgoed heeft hier in een grote stand veel verenigingen gepresenteerd die actief zijn in de sector. Daar waren verenigingen rond varend erfgoed te zien, musea,



sociala tewerkstellingsprojecten en nog veel meer. Op de Belgian Boat Show is zaterdag 14 februari ook de nieuwe Monumentenwachters Varend Erfgoed aan het publiek en de pers voorgesteld, in combinatie met de voorstelling van de nieuwe koepel vzw. Meer foto's van de Belgian Boat Show vind je verderop in de nieuwsbrief.

© Pit De Jonge/Ship to Shore

De vzw Watergebonden Erfgoed, waar ook de VVBHV lid van is, krijgt heel veel positieve weerklank bij overheden en geïnteresseerden. De kreet; 'eindelijk een overkoepelende gesprekspartner' weerklinkt vaak. Wij gaan er alles aan doen om door deze nieuwe vzw de noodzakelijke aandacht te vestigen op onder meer de noden van het varend erfgoed. De koepel verenigt natuurlijk ook het onroerende, culturele en immateriële watergebonden erfgoed. Zo is de vraag naar ligplaatsen voor varend erfgoed, al dan niet in museale havens met faciliteiten voor reparaties en restauraties niet in dovemansoren gevallen en mogen wij als eigenaars van varend erfgoed in de komende jaren zonder twijfel realisaties op dit vlak verwachten.

Laat ons niet door de crisialarmbellen weerhouden van onze acties, tijden van crisis zorgen voor meer overheidsinvesteringen, de oliecrisissen hebben destijds ook gezorgd voor veel stadsherstel, wellicht kan e.e.a. nu opportuniteiten bieden voor het watergebonden erfgoed? De overheidsinvesteringen die zouden kunnen plaatsvinden, kunnen zonder twijfel waardevolle kleine economische activiteiten aanwakkeren, denk maar aan bv. restauratieateliers, en zouden door hun toeristische meerwaarde vast en zeker voor extra toerisme, lees overnachtingen, lees opbrengsten zorgen!

Geen tijd om moedeloos in een hoekje te gaan zitten maar hoog tijd om de handen uit de mouwen te steken!

Namens het bestuur, uw voorzitter

Dirk Ramakers

## Koers zetten naar een Oostendse museumhaven

**Persbericht 7 februari 2009**

Op 7 februari werd – in het kader van toekomstplan voor de kustzone van de Oostendse Oosteroever – een studiedag georganiseerd rond de plannen voor de zone rondom de Maritieme Site Oostende. De 120 aanwezigen kregen een eerste schets van de toekomstige Oostendse museumhaven. Zo'n "museumhaven" is een nieuw concept voor Vlaanderen dat een nieuw perspectief wil geven aan varend erfgoed. In een museumhaven worden zodoende faciliteiten geboden om historische schepen vakkundig te inspecteren, te onderhouden en restaureren. Ook zullen bezoekers hier kennis maken met hun (onbekende) verhaal. De idee van "een dok met roestige boten" wordt hierdoor resoluut in de prullenmand gegooid.



"Ons beleid inzake varend erfgoed is gericht op functionerend behoud" stelt Viceminister-president Dirk Van Mechelen. "We willen niet zomaar beschermen, maar ook zorgen dat historische vaartuigen optimaal beheerd en onderhouden worden. Daarom is het idee om op verschillende plaatsen in Vlaanderen museumhavens te ontwikkelen, historisch aan de scheepvaart gerelateerde plaatsen waar eigenaars en beheerders zelf aan de slag kunnen of aan hun schip kunnen laten werken. Deze museumhavens (er bestaan plannen of intenties voor Oostende, Baasrode, Antwerpen en Lanklaar) kunnen aan bezoekers en geïnteresseerden tonen hoe boeiend de zorg voor ons varend erfgoed wel is. Tegelijkertijd wordt ook een optimale bestemming gegeven aan historische werfinstallaties", aldus nog Dirk Van Mechelen.

In concreto wordt in de schaduw van vuurtoren Lange Nelle thans gewerkt aan een nieuwe toekomst voor de slipway. "Deze scheepsliften zullen het kloppend hart worden van de Oostendse museumhaven" verduidelijkt Bart Slabbinck, projectcoördinator. "Hier kunnen historische schepen worden droog gezet. Hier kunnen ze geïnspecteerd worden door Monumentenwacht waarna ze onderhouden of gerestaureerd kunnen worden door sociale tewerkstelling of een Oostends bedrijf. Bovendien kan dus dit uniek staaltje industrieel erfgoed in actie bewonderd worden."

In de museumhaven worden ook andere faciliteiten voorzien. Zo zal de Noordwestelijke zijde van het Vuurtorendok ligplaatsen krijgen voor historische vaartuigen. In de museumhaven zullen ook specifieke acties opgezet worden naar bezoekers. Met de komst van historische schepen zal het immers elke week of maand een mini Oostende voor Anker zijn.



Ook de verhuis van scheepswerf Lowyck alsook de uitbouw van land based faciliteiten voor het Vlaams Instituut voor de Zee worden mee opgenomen in de plannen. "Deze acties bewijzen dat de museumhaven ingepast wordt in onze plannen voor de haven van Oostende. Zoals voorbeelden in het buitenland aantonen kan een doordacht uitgebouwde museumhaven ook een hefboom betekenen voor nieuwe arbeidsplaatsen." besluit havenvoorzitter Johan Vande Lanotte.

Perscontact: Bart Slabbinck – 0473/47.23.74  
[bart.slabbinck@buitengoed.be](mailto:bart.slabbinck@buitengoed.be) – [www.oostendeoosteroever.be](http://www.oostendeoosteroever.be)  
projectsecretariaat toekomstplan kustzone Oosteroever, Buitengoed

## Koers zetten naar een Oostendse museumhaven

### Een nieuw leven voor de slipway

“In de jaren twintig was de oude Oostendse ‘vismijn’, te klein geworden en voldeed anderzijds niet meer aan de hygiënische eisen. Het stadsbestuur besloot dan om voor de nieuwe vismijn een plaats te zoeken op de oostelijke havenoever. Meteen werden plannen gesmeed voor een nieuw visserijdok, bijbehorende vismijnhallen en plaats voor de vele scheepswerven. In de periode 1922-1934 werd het visserijdok gegraven en ontstond een nieuwe vissershaven.”

“In 1931 worden aan de noordzijde van het dok twee slipways geïnstalleerd, één met draagvermogen van 1.000 ton en een tweede met een vermogen van 500 ton. Er wordt gekozen voor een Amerikaans concept van ‘Crandall Dry Dock Engineers Inc.’, dat toen al meer dan 80 jaar op de markt was en haar’ deugdelijkheid en kennis had bewezen. Het principe van de droogzetting, dat voor het eerst werd gerealiseerd in 1854, is gebaseerd op een grote metalen slede met houten vloer, die over rails door middel van kettingen op een helling wordt getrokken.”

“In de periode 1971-1972 werd eerst een uitgebreide renovatie doorgevoerd. Tot op vandaag is de installatie nog volop in gebruik en elk jaar worden zo’n 150 schepen droog gezet. Het zijn voornamelijk vissersvaartuigen, vaartuigen van VLOOT (loodsboten, e.a.), werkboten en jachten die er van gebruik maken voor preventief onderhoud, kleine reparaties en schilderbeurten. Dit willen we uiteraard behouden maar bovenal dus ook versterken,” vertelt Jacques Deschacht, Maritieme Site Oostende.

De unieke installatie, die beschermd werd als monument, is ondertussen aan een nieuwe restauratie toe. Een voorafgaand onderzoek werd uitgevoerd door Monumentenwacht (die in 2008 een inspectie(duik) uitvoerde) alsook door de Amerikaanse firma Crandall. Deze laatste heeft afgelopen week de slipway (en haar gebreken) opgemeten. Deze informatie wordt de basis van een grondige restauratie.

Alle erfgoed schepen uit binnen- en buitenland zijn van harte welkom op de slipways te Oostende. Zij kunnen er bovendien van een significante korting genieten. Mogelijks kan we een en ander nog verfijnd worden via een overeenkomst met de vzw Watergebonden Erfgoed, o.a. om zeker te weten of een vaartuig al of niet in aanmerking kan komen voor deze korting.

Binnenkort verschijnt er een kleine website met alle informatie en enkele foto’s.

Info Slipway: contact BVBA COBULAS (ref. Willy Versluys)  
tel: +32 (0) 59 / 23 93 65 (van 12u tot 16u,vragen naar Valérie)  
fax: + 32 (0) 59 / 23 93 66  
e-mail: cobulas@skynet.be

Namens de BVBA Cobulas, uitbater van de Oostendse Slipways

ing. Willy Versluys

### • TE KOOP

2 scheepsdieselmotoren, merk Perkins 150 pk  
1 bijhorende keerkoppeling vertraging 3:1  
1 x 12V en 1 x 24V stroom  
In goede staat  
Meer info bij Patrick van Camp van de Anne-Grete  
Tel: +32 (0) 479 / 340 804



# Doorvaart haven van Antwerpen vanuit Nedrland naar België

door Wim van de IJtunnel 1

## Algemeen

De doorvaart door de Haven van Antwerpen is niet moeilijk, ondanks het feit dat Antwerpen tot de 4 grootste havens van de wereld wordt gerekend. De meeste havenactiviteiten vinden plaats aan de Scheldekant: o.a. de Noordzee- en Europa terminal aan de rechteroever en in de dokken door de Kallosluis aan de linkeroever. De zee- en binnenschepen die vanaf de Schelde naar de dokken van Rechteroever Noord en Rechteroever Zuid moeten, kunnen gebruik maken van de 4 zeesluizen. Voor Noord zijn dat de Zandvliet- en Berendrechtsluis en voor Zuid de Boudewijn- en de Van Cauwelaertsluis. Deze sluisen zijn verboden voor de pleziervaartvaart. Verder is er nog de Royersluis voor de binnenvaart en de pleziervaart, waarbij natuurlijk de binnenvaart voor gaat. Indien de Royersluis gestremd is, kan de pleziervaart gebruik maken van de Boudewijnsluis.

Voor de Haven van Antwerpen heeft men geen vaarvignet nodig maar een Fiscaal Dienstnummer (FD-nummer) genoemd. Dit FD-nummer is eenvoudig aan te vragen als je op de site van [www.jachthaven-antwerpen.be](http://www.jachthaven-antwerpen.be) voor "jachthaven het Willemdok" kiest en vervolgens op die site in het menu kiest voor Aanvraag FD-nummer. De aanvraag is gratis en het nummer ontvang je per e-mail. Dit nummer moet je goed onthouden want het blijft altijd bij de boot behoren. Het FD-nummer heb je nodig voor het verblijfsrecht in de Haven van Antwerpen. Het verblijfsrecht is een vergoeding voor het aanlopen van de haven. Een doorvaart naar het Willemdok of het Albertkanaal is gratis. Eenvoudig gezegd: als je de Haven van Antwerpen binnenvaart, heb je 2 meldpunten, namelijk vanaf het Schelde-Rijnkanaal bij de Noordlandbrug via VHF 2 en bij het Straatsburgdok vanaf het Albertkanaal VHF 20. Voor het schutten door de Royersluis (VHF 22) heb je ook een FD-nummer nodig.



Uit de oude doos – schepen voor de Royersluis

## De vaarweg

De meest gebruikelijke aanlooproute voor de Haven van Antwerpen is het Schelde-Rijnkanaal. Voor pleziervaarttuigen kleiner dan 20 meter gelden bijzondere bepalingen, zie Wateralmanak deel 2. In deze almanak wordt ook verwezen naar hinderlijke golfslag door de beroepsvaart. Dit valt heel erg mee en de steile oevers zijn er niet. Het zijn schuine oevers waardoor er minder last is van golfslag. Alleen op het Belgische gedeelte kom je steile oevers tegen. Je moet binnen de betoning blijven en als je stuurboordwal aanhoudt, kan je gerust

15 à 20 meter uit de oevers blijven i.v.m. strekdammen onder water. De drukte is sterk afhankelijk van de schuttingen van de Volkerak- en de Kreekraksluizen. Soms kan je meer dan een uur varen zonder een oploper of een tegenligger tegen te komen.

Voor de meeste pleziervaarttuigen is het gebruikelijk om Tholen aan te doen alvorens verder te varen naar Antwerpen.

Het gedeelte van het kanaal vanaf het Volkerak naar Tholen is zowat 18 km lang. Een paar km na de Tholense Brug ga je stuurboord uit. Je kan naar de vaargeul van de Nieuwe Haven varen ter hoogte van de NH14 en verder de betonde vaargeul volgen daarbij de groene tonnen aan stuurboord houdend. Je kan ook richting gele tonnen varen, deze aan bakboord houden en langs de steiger van de vluchthaven richting de jachthaven varen. Voorbij de steiger hou je de groene ton NH21 aan stuurboord. Aan bakboord zie je de ligplaatsen van W.S.V. De Kogge en door borden wordt aangegeven waar je als passant mag aanmeren. De ligplaatsen aan stuurboord zijn privé. Als je verder vaart zie je aan bakboord eerst de aanlegplaatsen van partyboot Frisia en de mosselkotter "De Vier Gebroeders". Vervolgens bereik je jachtwerf Duivendijk, goed herkenbaar aan de gele hefkraan. Het voorste gedeelte is uitstekend geschikt voor grotere schepen. Aan stuurboord en recht vooruit zie je ook aanlegplaatsen, maar die zijn eveneens privé en behoren toe aan de bewoners van de woningen die je ziet.

## Tholen – Antwerpen

Als je terugvaart naar het Schelde-Rijnkanaal, heb je ruim zicht naar links en rechts. Links en rechts van het vaarwater liggen vogelbroedplaatsen. In de verte kan je de Kreekraksluizen al zien liggen. Eerst kom je nog aan de kruising



met aan stuurboord het Tholensche Gat (op het eind zie je de Bergse Diepsluis, de toegang tot de Oosterschelde) en aan bakboord het Bergsche Diep dat naar Bergen op Zoom leidt. Het Schelde-Rijnkanaal is hoofdvaarwater. Je dient uit te luisteren op VHF 10. Zo kan je ongeveer al horen welke schepen er een schutting aanvragen. Als je het remmingswerk bereikt moet je verplicht melden via VHF 20. Hierbij geef je gelijk de bestemming door (Antwerpen). Je meert niet af, maar blijft aan stuurboordwal drijvend wachten.

De sluisen bestaan uit 2 schutkolken van elk 325 x 24 meter, met hefdeuren (dus uitkijken voor het water dat van de deuren komt). De sluismeester zal zeggen welke sluis je moet nemen en aan welke kant je moet aanleggen achter de beroepsvaart. Bij het in- en uitvaren gaat de beroepsvaart eerst. Je hebt er dan verder ook geen last meer van tot de Haven van Antwerpen en meestal ook niet van oplopers. Het kan uitzonderlijk wel eens voorkomen dat je helemaal alleen geschut wordt. Eenmaal uit de sluis zie je 2 km verder 3 bruggen liggen, die van de provinciale weg, de spoorwegbrug en die van de snelweg naar Vlissingen. Onder de bruggen kan het nog al eens druk zijn met sportvissers. Na enkele kilometers volgt de Batschebrug en hier begint het kanaal een grote bocht naar bakboord te maken. Aan stuurboord ligt een golfterrein. Ook hier bevolken sportvissers de oevers. Over oevers gesproken, zodra je damwanden ziet, ben je in België. Je kan het uiteraard ook zien aan de grenspaal.

Vanaf hier moet de tweede mari/portofoon aan maar kan de vuilwatertank dicht (kijk ook op [www.binnenvaart.be/nl/nieuws/documents/Binnenvaart30-bijlagescheepvaarteglem.pdf](http://www.binnenvaart.be/nl/nieuws/documents/Binnenvaart30-bijlagescheepvaarteglem.pdf)). Nu lijkt het of het kanaal plotseling stopt. Recht vooruit zie je een kaaimuur. Het was de bedoeling dat het kanaal hier doorgetrokken zou worden naar het Albertkanaal, maar daar was geen geld meer voor. Eigenlijk eindigt hier ook de Schelde-Rijnverbinding. Na een haakse bocht (veel ruimte) naar stuurboord kom je in een 2 km lang verbindingskanaal met de Haven van Antwerpen. Je maakt dus de haakse bocht naar stuurboord en passeert de Noordlandbrug. Nabij de brug staat dat men zich via VHF 2 melden moet. Aanmelden met de naam van de boot, FD-nummer en bestemming. Het ruim 2 km lange stuk dat nu volgt kan bij druk verkeer wat golfslag veroorzaken door de damwanden. De hele vaart door de haven dien je uit te luisteren op VHF 74. Als je dit stuk kanaal gepasseerd bent, kom je in de eigenlijke Haven van Antwerpen.

Je komt op zeer ruim water. Aan stuurboord zie je de toegang tot Kanaaldok B3, waar BASF is gevestigd. Ook zie je de Zandvliet- en Berendrechtsluis. Het gebeurt niet dikwijls dat je een groot zeeschip tegenkomt. Je zorgt gewoon dat je dezelfde afstand houdt t.o.v. de oever aan bakboord. Na ruim 1 km ben je dit stuk door en kom je in Kanaaldok B2.

Als eerste passeer je aan stuurboord het dok van de Belgian Refining Corporation. Je kan je nu richten op de Lillobrug, maar die ligt nog goed 4 km verder. Aan stuurboord passeer je het dok waar Solvay gevestigd is en aan bakboord het Delwaidedok. Dan aan stuurboord het volgende dok waar Monsanto gevestigd is. Aan bakboord zie je de sleepboten liggen en het betonnen kerkschip.



Dan bereik je de Lillobrug. Je mag niet door het midden van de brug varen, wel door het rechtergedeelte (aangegeven met een groen licht). Eenmaal de brug gepasseerd, kom je in Kanaaldok B1. Dit is 3,5 km lang. Aan stuurboord zie je Bayer liggen en aan bakboord is Cargill gevestigd. Bij de uitvaart van Kanaaldok B1 is het goed uitkijken.

Het kan hier behoorlijk druk zijn. Aan bakboord ligt het Churchilldok en zowat recht vooruit het 6e Havendok. Je gaat hier dus bijna 45 graden stuurboord uit en dan zie je aan stuurboord de Boudewijn- en de Van Cauwelaertsluis. De beroepsschippers waarschuwen als ze vanuit het Churchill- en 6e Havendok komen op weg naar de sluisen. Gewoon alles ruim voorrang geven. De oversteek hier is zowat 1,5 km lang. Je kan je richten op de hoogspanningskabels. Niet te veel stuurboord aanhouden, anders kom je in het Marshalldok uit.

Als alles goed gaat kom je in het Hansadok. Dit is goed te zien aan een soort uitsteeksel aan de wal aan stuurboord. Eenmaal in het Hansadok heb je aan bakboord het Leopolddok en het 4e Havendok. Aan stuurboord liggen wat kleinere dokken van Antwerp Shiprepair. Je vaart onder hoogspanningskabels door en dan volgt er een versmalling



waarna je in het 5e Havendok komt. Als er verkeer is, komt dat meestal van bakboord. Even goed uitkijken en dan gewoon schuin bakboord oversteken en verder stuurboordwal aanhouden. Er liggen daar grote zeeschepen, maar het vaarwater is breed genoeg. Na 1,5 km bereik je de Noordkasteelbruggen. Ook hier staat aangegeven waar je de brug moet passeren. Voorbij de brug kom je in het Amerikadok. Aan bakboord is een wachtdok. Na ruim 1 km bereik je eerst de Royersluis aan stuurboord en daarna de Siberiabrug. De Royersluis is echt moeilijk te ontdekken, maar hij ligt vlak voor de Siberiabrug. De draaitijden van de Siberiabrug vind je eveneens op de site van het Willemdok. Je moet je wel even melden via VHF 62.

Even voorbij de Siberiabrug is er aan stuurboord een mogelijkheid om af te meren, maar je ligt daar niet prettig met het voorbijkomende scheepvaartverkeer. Je kan beter drijvend wachten aan de ingang van het Albertdok. Zou je doorvaren, dan kom je in het Straatsburgdok, waar je eventueel rode diesel kan tanken aan het begin van het dok aan bakboordzijde. Aan het eind van het Straatsburgdok zie je aan bakboord een wit gebouwtje van de Havendienst, dat het in- en uitgaande verkeer controleert en dit is tevens het begin van het Albertkanaal. Als je een draai heeft gekregen van de Siberiabrug kom je in het Kattendijkdok. Aan stuurboord zie je meestal marineschepen in het dok liggen, wat verder de Kattendijksluis, die jammer genoeg niet meer werkt. Als je geluk hebt, zie je hier wel de Tai liggen, een oud zeilschip.

Het Kattendijkdok is 1 km lang en aan het eind liggen verschillende rondvaartboten. Je moet even wachten op de draai van de Londenbrug. Dan vaar je het Willemdok in. De havenmeester komt meestal met een rubberboot en je wordt door hem naar een ligplaats gebracht. Als je je gaat melden in het havenkantoor, krijg je een sep-key waarvoor je een borg moet betalen. Met deze sep-key kan je de jachthaven in en uit, maar ook douchen en wassen. En nu de stad in. Het Eilandje, de Schelde, het Falconplein (goed frietkot), het Schipperskwartier, de Groenplaats, de Grote Markt, alles is dichtbij.

Wordt vervolgd in de volgende nieuwsbrief!

## Belgian Boat Show 2009 – Een verslag in foto's



## Van het ledenfront,

Welkom nieuwe leden :

Suerte spits  
Type schip: motorsleepboot  
Bouwjaar en werf: 1912, Van Praet-Baasrode



Lengte 25,67m x breedte 4,67m x diepgang 1m  
**Naam van de eigenaar: Jacques Lederlin – La Casinière Joëlle**  
Motor: merk Kromhout TS - 117, 5 cilinder  
Vermogen: 90 pk

Het schip werd drooggelegd in het dok van Savelkoul en daar zijn we begonnen met de restauratiewerkzaamheden. Het onderschip werd geheel vernieuwd met de hulp van een ambachtsman: Robert Roos, oud-scheepsbouwer op de werf van Deux-Acren op de Dender. Eens het onderschip en de romp hersteld waren, hebben we de boot naar de werf Kramer in Zaandam gesleept, om daar de restauratiewerken verder te zetten (machinekamer, leefruimtes, enz.).

Dankzij mijn echtgenote, die schrijfster is, beschikken we nu over een geïllustreerd boek van ruim 600 pagina's, dat tot in de kleinste details verhaalt over de vier jaar durende restauratie van de Suerte, eerst in Bocholt en later in Zaandam. Als u geïnteresseerd bent, stellen wij u dit verhaal natuurlijk graag ter beschikking.

Wij hebben interesse in een ligplaats aan het Zennegat in 2010 via de VVBHV-concessie. Tot die tijd zijn wij te vinden op de wateren in Nederland en België. Maar wij appreciëren het Zennegat enorm, en hopen op een aangenaam verblijf.

Zeer hartelijke groeten,

Jacques Lederlin