



Vlaamse vereniging
tot het behoud

van
historische vaartuigen vzw

www.historisch-vaartuig.be

Nieuwsbrief 43 - Augustus 2010

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

Agenda:

28-29 aug 2010 :
Temse in de Wolken

12 sept 2010 :
Mechelen Open Monumentendag
'de 4 elementen'

9-12 oktober 2010 :
jaarmarkt te Boom

17-19 september :
Scheldefeesten Baasrode

22-24 oktober :
Nieuwpoort
International Boat Show

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:
vbhvreductie@yahoo.com

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

Beste lezer,

Ongetwijfeld heeft u gemerkt dat er in de maand juli geen nieuwsbrief verschenen is. Reden hiervoor is de vakantieperiode waarin niet alleen de redactie en het bestuur, maar ongetwijfeld ook veel van onze leden zich bevonden. Wij hopen dat iedereen een goede vakantie heeft genoten (of wellicht nog steeds geniet?).

Van u als lezers ontvingen wij nog geen klachten, dus zetten wij onze dichterlijke reeks inleidingen voort. In deze editie enkele gedichten van Herman de Coninck, Vlaams journalist, prozaschrijver en dichter.

Verlanglijstje

*Geef mij, Nescio en Tsjechov, oude boeken.
Geef mij, na mijn zoveelste kale reis
iemand die mij twee haren uittrekt
en glimlachend zegt: je wordt grijs.
Geef mij alles en zeg: het is niets.
Geef mij niets en zeg: dat is alles.
Geef mij mezelf, geef mij jou.
Ik heb gezocht naar wist ik maar wat.*

*Geef mij nu eindelijk
wat ik altijd al had.*

Wraak

*Ik sta geregistreerd. Geboorte, plaats, tijd.
Ik sta voor zo wat één kilo papier:
geboorteakte militie, verhuizen van daar naar hier,
politieke sympathieën, vakbondsangheerigheid.
Daarom ben ik op zoek naar een plek
op de grens van drie naties.
Daar wil ik dan sterven.
Want ik wil met mijn dood op z'n minst
het plezier bederven
van een stuk of twintig administraties.*

Herman de Coninck werd geboren in Mechelen op 21 februari 1944, als zoon van een boekhandelaar. Zo kreeg hij al op jonge leeftijd de kans zich in de wereldliteratuur te verdiepen. Op de middelbare school schreef hij reeds regelmatig stukjes in de schoolkrant, en op zijn 15^{de} was hij vastberaden schrijver te worden. Hij trok daarom naar Leuven om er aan de Katholieke Universiteit Germaanse filologie te studeren. In 1966 werd hij licentiaat in de Letteren, waarna hij zich in Heverlee vestigde. Vijf jaar later verhuisde hij naar Berchem, bij Antwerpen. In 1970 werd Herman hoofdredacteur van het weekblad **Humo**.



Met zijn eerste dichtbundel uit 1969, getiteld "De lenige liefde", maakte hij poëzie toegankelijk voor iedereen. Hij staat dan ook bekend als "de man die zijn volk poëzie leerde lezen", in navolging van Hendrik Conscience die "zijn volk leerde lezen". Het overlijden van zijn eerste vrouw was het begin van een moeilijke periode in zijn leven. De dood van zijn vrouw had een grote invloed op de inhoud van zijn dichtbundel "Zolang er sneeuw ligt" uit 1971. Met deze bundel sleepte hij diverse prijzen in de wacht.

In 1983 nam Herman de Coninck na 13 jaar afscheid als hoofdredacteur van *Humo*. Hij stopte de vrijgekomen tijd volledig in de oprichting van het *Nieuw Wereldtijdschrift (NWT)*, een blad dat een kruising was van literatuur en journalistiek.

Een tweede moeilijke periode in zijn volwassen leven brak aan toen hij ging scheiden van zijn tweede vrouw. Hij vond troost bij de derde vrouw in zijn leven, de schrijfster Kristien Hemmerechts. Het feit dat hij nooit de Staatsprijs voor Literatuur won, zorgde ervoor dat hij zich een beetje miskend voelde. Niettemin had hij jarenlang een grote machtspositie in het Vlaamse literaire veld.

In 1997 bezweek de dichter aan een hartstilstand in het bijzijn van enkele andere vooraanstaande dichters (o.a. Anna Enquist en Hugo Claus) terwijl hij op weg was naar een congres in Lissabon. Op het trottoir in Lissabon waar Herman de Coninck stierf is een tegel geplaatst met zijn naam, geboorte- en sterfdatum.



Meer info op

www.hermandeconinck.be.

Open Monumentendag 2010

Beste leden,

Ook dit jaar weer houden wij onze clubreünie tijdens Open Monumentendag.

Zoals jullie waarschijnlijk al wel hebben vernomen, werken we dit jaar samen met de Koninklijke Cano Club van Mechelen. We meren onze boten deze keer dan ook niet af aan onze ligplaatsconcessie aan het Zennegat, maar varen de sluis Battel door en meren dan af voor de Plaisancebrug, ter hoogte van de Canoclub. Vastmaken kan daar gemakkelijk aan de vele dwarsijzers in de damplaten, die zijn in veel betere staat dan aan het Zennegat.

Op donderdag 9 september kunnen we helpende handen goed gebruiken voor het opzetten van de tent. We maken gebruik van een grote feesttent die we delen met de Canoclub, die het weekend na OMD haar eigen festiviteiten houdt. Schepen worden donderdag nog best aangemeerd aan de passantenplaatsen aan de Plaisancebrug. Ook op vrijdag 10 september zullen nog allerhande klussen dienen te worden uitgevoerd waarvoor hulp zeker welkom is!

Zaterdag 11 september is onze dag!

De bar wordt vanaf 13.00u geopend. Rond 15.00u verzamelen we voor een gegidste wandeling door Mechelen, en vanaf 18.00u is er de briefing voor zondag. Daarna zetten we ons aan tafel voor een heerlijke Spaanse maaltijd! Per deelnemend schip mogen 2 personen gratis deelnemen aan deze maaltijd, extra deelnemers kunnen aanschuiven à 15 euro per persoon. U zorgt zelf voor borden en bestek, wij zorgen voor een lekkere en gezellige maaltijd!

Zondag 12 september vindt Open Monumentendag plaats. Vanaf 09.00u bieden we de deelnemende schippers een eenvoudig ontbijtje aan. Na de middag, vanaf 13.00u (eerder indien er al voldoende geïnteresseerden zijn) starten we dan met ons programma, rondvaarten, demonstraties, uitleg geven aan het publiek, enz. Ieder doet wat hij kan en wil, het moet een levendig evenement worden waar het contact tussen schippers en publiek belangrijk is. Om 19.00u doen we een kleine evaluatie en sluiten we de dag af met een borrel.

De "day after", dus maandag 13 september, wordt uw hulp bij het opruimen enz. ook zeer gewaardeerd. We verwachten natuurlijk zoveel mogelijk van onze leden met hun vaartuig in Mechelen! Laat ons in ieder geval even weten of je komt, in verband met de ligplaatsindeling.

Tot... Open Monumentendag!

het VVBHV-bestuur

Monumentendag

12 sept 2010

25 historische
Schepen
In Mechelen

Bezichtigen van schepen
Demonstraties
Rondvaarten
Zeilen

Auwegemvaart 56 thv KCCM

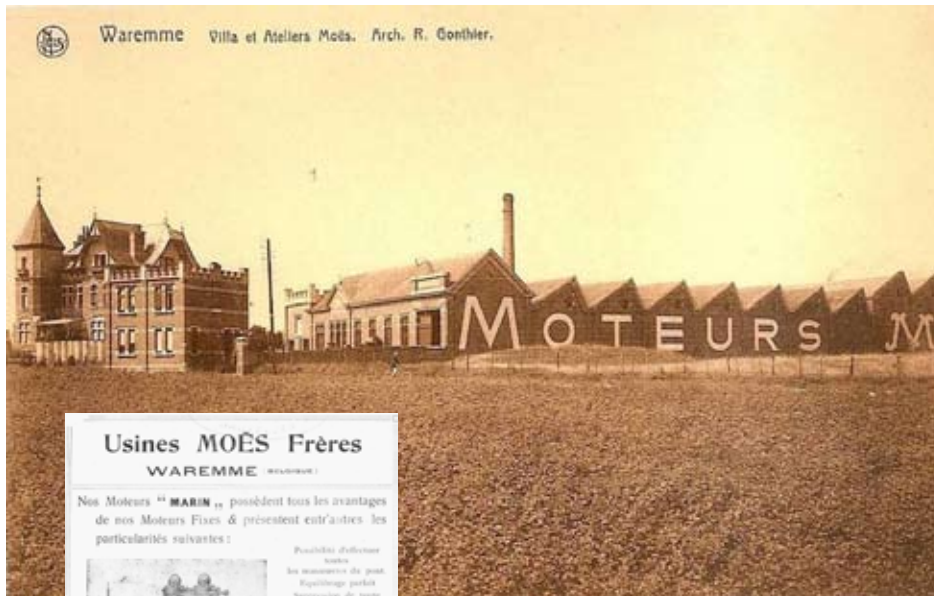
Organisatie VVBHV Lakenmakerstraat 41 - 2800Mechelen

www.historisch-vaartuig.be

Oude motoren – Moës

door Wim de Graaf, Jtunnel 1

In 1904 komt Guillaume Moës aan in Waremme en laat daar een stoommolen bouwen. Hij was de vader van drie zonen, de oudste heet Edward, de middelste August en van de jongste zoon is de voornaam onbekend bij mij. August is begin twintig, getalenteerd, en autodidact technicus in hart en ziel. Zijn vader koopt enkele werktuigmachines voor August en stelt hem zo in staat een motor te bouwen die de stoomaandrijving van de molen vervangt.



De motor komt er, maar oudste zoon Edward verkoopt de meelfabriek en daarmee ook de motor. Hiermee dwingt hij zijn broer een nieuwe motor te bouwen. Ook deze wordt verkocht en zo zijn "Les Ateliers Moës" geboren. Er zullen ongeveer 2500 motoren gebouwd worden in Waremme. Helaas onderbreekt de Eerste Wereldoorlog de productie, maar na de oorlog verliepen de zaken nog beter als ervoor.

fabriek Moës

Dankzij het gunstige klimaat voor nieuwe industriële ontwikkelingen, produceren de gebroeders Moës in Waremme tot 1940 verschillende types dieselmotoren: een serie van vijf-, twee- en zescilinder viertaktmotoren, een tweede serie van zes motoren die bestaat uit een tot zescilinder viertakt en tot slot twee kleine één- en tweecilinder tweetakt diesels. Deze motoren zijn voor locomotieven van de oppervlakte en de mijnbouw, ook zijn er maritieme uitvoeringen. Tevens zijn er nieuwe reeksen van tweetakt dieselmotoren en locomotieven in ontwikkeling. Al deze motoren, zowel benzine en de semidieselmotor zijn beschermd door talrijke octrooien voor hun technische innovaties. "Les Ateliers Moës" zijn op veel technische evenementen vertegenwoordigd en winnen eerste prijzen en medailles. Ze bouwen een reputatie op die de grenzen overstijgt. Moës motoren worden verkocht in België, Frankrijk, Nederland, Italië, Afrika en Azië.



Maar wederom vermindert de oorlog de activiteiten die zich primair richten op motoren voor tractoren, voor de kustvisserij, en voor locomotieven. Om deportatie naar Duitsland van de mannen in Waremme te voorkomen, houden de broers de fabriek draaiende. De werknemers zijn vaak enkel fictief "aan het werk". Maar soms levert de productie ook voordeel op door de ruilhandel in onderdelen. Deze worden bijvoorbeeld uitgewisseld tegen een aantal zakken tarwe, een vat haring of een vrachtwagen steenkool die de medewerkers onder elkaar verdelen.

Na de oorlog is de teleurstelling groot. De verwachting was groot, na de Eerste Wereldoorlog liepen de zaken immers nog beter dan ervoor. Na de Tweede Wereldoorlog was de situatie echter compleet veranderd. De markt liep over met overtollige militaire motoren, generatoren, kleine scheepsmotoren met prijzen waar onmogelijk tegen geconcurrereerd kon worden. Het blijft bij motoren voor locomotieven (vooral in de mijnbouw werden deze ingezet), hoewel Moës wel nog tracht een nieuw type motor te ontwikkelen.

locomotief Moës

In 1960 komt dan de kolencrisis, deze is fataal voor de broers maar slaat ook stevig om zich heen in de scheepvaart. De crisis resulteert in een veel te lage omzet, de fabriek is niet langer rendabel. In 1967 wordt de NV Moës verkocht aan een Nederlandse investeerdersgroep die een paar jaar later de NV Moës weer doorverkoopt aan een Vlaamse industriële groep.





Tochten met traditionele ronde- en platbodems zeiljachten

door Fernand van den Keybus, den Oeschaert

De "Vlaamse Vereniging voor Watersport vzw" heeft in de loop der jaren al diverse tochten georganiseerd met traditionele ronde en platbodemszeiljachten uit Vlaanderen en Nederland.

1998: De Witte Stenentocht

550 jaar Voirste Huys Leuven – aanbreng stenen voor stadhuis-beelden

54 traditionele ronde & platbodemschepen

Organisatie door VVW in samenwerking met de Stad Leuven

Veertien schepen uit Nederland en Vlaanderen voeren, in navolging van de transportschepen uit 1448, naar de steengroeve van Avesnes-le-Sec (Frankrijk) en ze kwamen over Schelde, Rupel en Kanaal Leuven-Dijle terug naar Leuven waar 40 andere traditionele schepen hen verwelkomden. Met stoeten en bazuingeschal werd dan de meegebrachte steen plechtig aan het Leuvense stadsbestuur overgemaakt.



550 jaar Voirste Huys Leuven routekaart

Op 12 mei 1998 vertrokken 14 platbodems uit Gent naar Kortrijk waar een ontvangst ten stadhuize ook uitliep op een verkleedpartij in 16de eeuwskledij voor de opvarenden. Over Bossuit, Antoing en Valenciennes om op 15 mei in Le Bassin Rond bij Avesnes-le-Sec aan te komen en steen te halen uit de groeven. De terugtocht verliep over Antoing en Tournai naar Oudenaarde met een memorabele ontvangst ten stadhuize... In Gent wacht ook het stadsbestuur op de vloot... Met aftrekkend getij vervolgens de Schelde af en op het keren van het water de Rupel in, om langs de Zennegatsluis de Leuvense Vaart op te varen en in Leuven aan te komen op 21 mei, Hemelvaartsdag. Een massa mensen keek toe op de 'ontlading' van de steen en het transport naar het Voirste Huis waar de burgemeester van Avesnes-le-Sec plechtig de zachte verwerkbare beeld-steen overhandigde aan Louis Tobback, burgemeester van Leuven.

"Leuven heeft iets met water. Meestal maken wij er bier van en soms leggen we er fonteintjes mee aan die symbool staan voor de wijsheid die onze hersenen verrijkt en onze gemoederen bedaart..."



Citaat uit boodschap van burgemeester Louis Tobback.



2000: 400^{ste} verjaardag Slag bij Nieuwpoort

De Stad Nieuwpoort en VVW-Nieuwpoort nodigden onze vloot uit om de vierhonderdste verjaardag van de Slag bij Nieuwpoort (1600) op te luisteren.

Memorable tocht over Lokeren, Gent en Brugge naar Nieuwpoort!

De Hollanders verslaan in 160 de Spanjaarden in de Slag bij Nieuwpoort. Onze vloot van 62 traditionele ronde en platbodemschepen doet het hen na en veroverd de Stad Nieuwpoort na Lokeren, Gent en Brugge onveilig te hebben gemaakt... Van Hemelvaart tot Pinksteren 2000.



Eerste halte Lokeren (1-3 juni 2000)



Tweede halte Gent (3-6 juni 2000)



Derde halte Brugge (6-8 juni 2000)



Vierde en laatste halte Nieuwpoort (8-11 juni 2000)



In een volgende nieuwsbrief meer over enkele andere tochten!

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 en 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 het laatste artikel in deze reeks:

EHBO

Alle artikels blijven beschikbaar op de website, de link vind je aan het eind van dit artikel.

Inleiding

Aan boord van een schip is de schipper verantwoordelijk voor de veiligheid van schip en bemanning. Om die verantwoordelijkheid te kunnen dragen moet de schipper beschikken over de nodige vaardigheden. Ten eerste en belangrijkste een goede kennis van het varen om alles veilig en goed te laten verlopen. Echter ook voorbereid zijn op tegenslagen is een verantwoordelijkheid van de schipper. Vandaar dat ook enige kennis van EHBO tot de noodzakelijke bagage van iedere schipper zou moeten behoren.



Hoofdregels van de EHBO

Om als leek op een verantwoorde wijze eerste hulp te kunnen geven in geval van een acute ziekte of ongeval is het noodzakelijk dat de hulpverlener zelf niet in paniek raakt. Het is van belang kalm te blijven en snel inzicht te krijgen in de plotseling ontstane situatie. Hiertoe zijn vijf regels opgesteld die een hulpverlener moet opvolgen: de hoofdregels van de EHBO.

Deze vijf regels zijn:

1. Op gevaar letten.
2. Nagaan wat er is gebeurd; wat iemand mankeert.
3. Het slachtoffer gerust stellen.
4. Zorgen voor deskundige hulp.
5. Iemand helpen op de plaats waar hij ligt of zit.

We gaan nu puntsgewijs verder in op deze vijf regels.

Regel 1: op gevaar letten

Je hebt al één slachtoffer, als je niet uitkijkt heb je er twee! Je mag dus nooit hulp verlenen als je jezelf of anderen daardoor in gevaar brengt. Daarom:

- Let op je eigen veiligheid.
- Let op de veiligheid van de mensen om je heen.
- Let op de veiligheid van het slachtoffer.

Pas als aan deze punten is voldaan kun je beginnen met hulp verlenen!

Regel 2: nagaan wat er gebeurd is; wat iemand mankeert

Bij het inroepen van deskundige hulp is goede informatie belangrijk. Probeer dus altijd zo snel mogelijk een goed beeld te krijgen van wat het slachtoffer mankeert. Dit kan door:

- Goed te kijken naar het slachtoffer, maar ook naar de omgeving.
- Vragen stellen aan het slachtoffer.
- Vragen stellen aan omstanders.



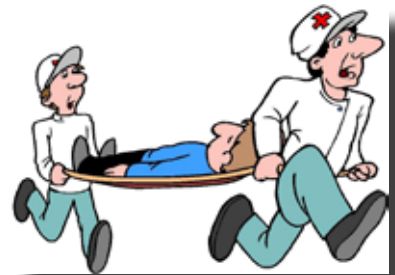
Regel 3: slachtoffer gerust stellen

Een slachtoffer heeft iemand nodig die hem opvangt. Naast het feit dat het voor het slachtoffer plezierig is om te merken dat hij kan rekenen op hulp kan het geruststellen van een slachtoffer in sommige gevallen zelfs levensreddend zijn!

Regel 4: zorgen voor deskundige hulp

Als je eerste hulp verleent, doe je dat als leek! Belangrijk is dat de deskundige hulpverlening zo snel mogelijk wordt gewaarschuwd. 112 (laten) bellen! Wanneer 112 wordt gebeld, moet het volgende worden doorgegeven:

- Naam van de melder.
- Plaats waarheen de hulp moet komen.
- Wat er is gebeurd.
- Het aantal slachtoffers.
- Wat het slachtoffer (de slachtoffers) mankeert (mankeren).



Regel 5: iemand helpen op de plaats waar hij ligt of zit

Soms gebeurt een ongeluk op een plaats waar het heel gevaarlijk is. Bijvoorbeeld midden op een snelweg of vlak naast een huis wat ieder ogenblik kan instorten. Het slachtoffer moet dan zo snel mogelijk verplaatst worden. Je mag het slachtoffer echter niet zomaar wegslepen! Je moet dan een speciale greep (de rautekgreep) gebruiken. Als de plaats waar een slachtoffer zich bevindt geen gevaar oplevert, ga dan niet met hem slepen. Hierdoor kunnen ernstige complicaties worden veroorzaakt.

De rautekgreep gaat als volgt:

- Kniel links naast de schouder van het slachtoffer.
- Zet je rechtervoet achter het hoofd.
- Steek je rechterhand onder de nek door in de rechteroksel.
- Leg je linkerhand vanaf de rugzijde in de linkeroksel.
- Zet in één beweging het slachtoffer omhoog met je eigen lichaam achter hem.
- Schuif je armen onder de oksels van het slachtoffer door.
- Breng één onderarm van het slachtoffer horizontaal voor zijn borst.
- Leg je handen met vingers en duim over de onderarm.
- Kruip zo dicht mogelijk tegen het slachtoffer aan.
- Til hem op door je benen te strekken (met je rug recht).
- Versleep hem zo kort mogelijk.
- Leg het slachtoffer weer neer (let op zijn hoofd) en verleen eerste hulp.



Vitale functies

Vitale functies zijn de functies van je lichaam, die veranderen van uur tot uur. Er zijn vier vitale functies: ademhaling, polsfrequentie, temperatuur en bloeddruk.

Controle van de vitale functies:

De **ademhaling** kan je voelen door je hand op het middenrif van het slachtoffer te plaatsen. Hij kan aanwezig, bedreigd, belemmerd of afwezig zijn. Het **bewustzijn** van een slachtoffer ga je naar door met hem/haar te praten of, bij geen reactie, door een pijnprikkel toe te dienen. De **bloedcirculatie** controleer je door de pols- of halsslagader te voelen. Iemand die geen circulatie heeft, ademt ook niet en is diep bewusteloos. Is iemand aanspreekbaar, dan is er per definitie circulatie. De bloedsomloop kan worden verstoord door een tekort aan bloed (als gevolg van een verwonding) of door een hartritmestoornis.

Verbanddoos

De meeste verbanddozen zijn bedoeld voor eerste hulp bij een ongeluk, bijvoorbeeld op het sportveld, in de auto of in en om het huis. Het is verstandig altijd een verbanddoos in de buurt te hebben. Het is belangrijk om de inhoud van de verbanddoos regelmatig te (laten) controleren en indien nodig aan te vullen. Hierover meer op de website!

Vaak worden verbandmiddelen in een schoendoos of in een oude broodtrommel bewaard. Het is echter beter om een officiële trommel aan te schaffen. Deze sluit optimaal en stofvrij af en beschermt tegen temperatuurschommelingen en tegen invloed van licht. Bovendien moet een verbanddoos in noodgevallen direct herkenbaar zijn.

De verbanddoos moet daarnaast altijd binnen handbereik zijn. Zorg voor een plaats dicht bij de plek waar u vaak bent - hier heeft u namelijk de meeste kans op ongelukjes. Meestal is dat de huiskamer of de keuken. Een goede plaats voor de verbanddoos is daarom in een servieskast of in een keukenkast. Een verbanddoos met een speciale wandsteun kan aan de binnenzijde van een kastdeur worden bevestigd. Daarmee is de verbanddoos altijd direct bij de hand en toch keurig opgeborgen. Bewaar in de boot de verbanddoos niet onder allerlei bagage of in de machinekamer, maar berg hem op waar u hem makkelijk en snel terug kan vinden.



Lees verder op de website over
de juiste inhoud van een verbanddoos:
[www.historisch-vaartuig.be/veilig.html!](http://www.historisch-vaartuig.be/veilig.html)

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

Bouw botter “Rosalie” vordert gestaag

De vereniging Scheepvaartmuseum Baasrode is begonnen met de bouw van een echte Baasroodse botter, genaamd “Rosalie”. Ze is vernoemd naar één van de laatste botters die in Baasrode gebouwd werden. Rosalie De Landtsheer was de grootmoeder van Jan Annemans, de voorzitter van Scheepvaartmuseum Baasrode en zij was tevens de groottante van Manu De Landtsheer, telg uit een andere bekende Baasroodse scheepsbouwerfamilie.

Het idee om een Baasroodse botter te gaan bouwen vloeit voort uit het zogenaamde “plan Bailleul”. In opdracht van de provincie Oost-Vlaanderen heeft het ontwerp bureau Bailleul te Gent in 2006 een studie gemaakt waarin de Scheepswerven Baasrode ontwikkeld worden tot een attractieve erfgoedsite voor het varende erfgoed. Zo is sprake van o.m. een aanlegsteiger, een ontvangstgebouw en ontmoetingsplaats voor de Baasrodenaren, een parkeerplaats en nieuwbouw. Ook werd gesproken over de bouw van een streekgebonden schip om concreet inhoud te geven aan de toeristische aantrekkingskracht van de scheepswerven.

Onze vereniging heeft dit laatstgenoemde deel van het plan Bailleul aangegrepen om de bouw van een Baasroodse botter voor te bereiden.

Onderstaande foto's, gemaakt door Dominique Hellinckx, geven een goed beeld van de gemaakte vorderingen. Volg de bouw van de “Rosalie” op www.botter-rosalie.be en neem ook eens een kijkje op de website van het Scheepvaartmuseum Baasrode: www.scheepswervenbaasrode.be.



Kanalen in de Kijker

Met de beëindiging van onze reeks Veiliger Varen, is het tijd voor een nieuwe reeks artikels van de hand van onze eigen reporter Wim de Graaf. De reeks heet "Kanalen in de Kijker" en zal, zoals de titel doet vermoeden, enkele kanalen in Vlaanderen en Nederland in het voetlicht plaatsen. We starten de reeks met een artikel over de Zuid-Willemsvaart, die door zowel Vlaanderen als Nederland stroomt.

De Zuid-Willemsvaart werd door Napoleon Bonaparte gegraven als voedingskanaal voor zijn nooit voltooide "Grand Canal du Nord" tussen de Schelde, de Maas en de Rijn. Het gedeelte tussen Schelde en Maas bereikte bij Lozen de top. Om het kanaal hier van water te voorzien dacht Napoleon eerst aan de kanalisatie van de Dommel en/of de Aa. Dit plan stamt nog uit het eind van de 18e eeuw en had als doel stadsmest uit 's-Hertogenbosch aan te voeren om daarmee de Peel en de Kempense heidevelden te ontginnen. De Dommel en de Aa voldeden echter niet, dus moest Napoleon Maaswater gebruiken. Dit werd door het voedingskanaal afgetapt bij Smeermaas en voerde het naar een bassin in Lozen. Dit kanaal was tevens gunstig voor de handel op de Maas, want deze maakt veel bochten. Aan het kanaaltje werd in 1804 begonnen en het was gereed 1809. Het was slechts 5 meter breed.



Zuid-Willemsvaart Reckheim

De aanleg van de nieuwe vaart

Aanleg betekende vooral: meten, boren, proefheien, bodemonderzoek. Grond moest onteigend worden, piketpaaltjes geslagen, grond ontdaan van bebouwingen en akkers. Geen beplantingen meer, geen karren die te brede sporen trokken, geen vee meer laten drinken aan de nieuw gegraven vaart. Veldwachters zagen hierop toe, want de meeste eigenaren gaven niet zo veel om al die nieuwe regels. Piketpaaltjes werden dwars door het land geslagen, vaak kaarsrecht (dat was immers gemakkelijk voor het jagen van de boten met paarden). Hierdoor konden eigenaren vaak niet meer bij hun eigen land komen. Kunstwerken als veerponten en bruggen kwamen alleen waar de waterstaatsmensen die wilden hebben.

Het graven gebeurde via de indeling van percelen. Er waren er 16, elk weer verdeeld in secties van 500 meter. Dat betekende dat kilometers tracé in een keer gegraven konden worden. Per sectie waren ploegen bezig van 20 mannen en 12 kruiers onder leiding van een putbaas. Tussen de percelen werden dammen aangelegd. Het afgraven van een sectie begon in het midden, met een draineer of middensleuf. Het water werd afgevoerd door middel van pompen, die door paarden dag en nacht werden bediend. Er was ook een kettingmolen, bediend door mensen. Verder: droog spitten, de grond in manden laden en daarmee de oever ophogen. Indien de oever te hoog werd, droegen vrouwen de manden omhoog.



Willem

Na Napoleon kwam de Nederlandse koning Willem I aan de macht in de Nederlanden. Hij besloot het kanaal te moderniseren. Hij maakte de vaart breder, dieper en rechter en trok haar door naar Maastricht en 's-Hertogenbosch. Het doel van dit kanaal was om de industrie te bevorderen en een goede verbinding tussen Nederland en het Luikse industriebekken te scheppen. Nadat beide landen gescheiden werden, waren goede verbindingen veel minder belangrijk geworden en verloor het kanaal veel van haar economisch belang.

In 1822 liet Willem I de constructie beginnen. Op 1 juli 1825 kwam het gedeelte van 's-Hertogenbosch tot Helmond gereed en in 1826 werd het gehele kanaal geopend. Oorspronkelijk heette het kanaal gewoon Willemsvaart, maar toen later een kanaal in Drenthe ook deze naam kreeg, werd Zuid respectievelijk Noord aan beider naam toegevoegd. Er is ook nog een derde Willemsvaart in Zwolle.



Zuid Willemsvaart Lanklaar

Natuur, sport en ontspanning

Toen het Albertkanaal het transport van grind en steenkool overnam, kwam er plaats vrij voor andere functies langs de Zuid-Willemsvaart. Door de verschillende rechttrekkingen van de Zuid-Willemsvaart kregen heel wat natuurgebieden langs afgesneden bochten de kans om tot ontwikkeling te komen. Ook de grindontginningen gaven onrechtstreeks aanleiding tot een aantal waardevolle natuurgebieden.

Maar de Zuid-Willemsvaart leent zich ook uitstekend voor sport en ontspanning. Waterskiën en jetskiën kan je op verschillende aangeduide locaties en er zijn ook tal van plaatsen om te vissen. Aan de hand van het Grensoverschrijdend Fietsroutenetwerk, een realisatie van het Regionaal Landschap Kempen en Maasland, fiets je op de verharde trekwegen (jaagpaden) naar de mooiste plekjes in het grensgebied tussen België en Nederland. Verder werden er de laatste jaren nog extra aanlegsteigers voor pleziervaart gebouwd. De Zuid-Willemsvaart is een bezoekje, per fiets of per boot, dan ook meer dan waard.

Tweejaarlijks vindt op de Zuid-Willemsvaart bij Lanklaar het evenement "Maasland voor l'Anker" plaats. De derde editie van dit evenement vond plaats gedurende het weekend van 4 en 5 juli 2009 en stond in het teken van "170 jaar scheiding der Limburgen". Meer info en foto's vind je op www.maaslandvooranker.be.



Welkom nieuwe leden!

Onlangs gingen VVBHV en vzw Tolerant kruiselings een lidmaatschap aan. Tolerant is zoals VVBHV actief in de wereld van het behoud, restauratie, verspreiden en openbaar stellen van varend erfgoed. Beide verenigingen zijn complementair in hun doelstellingen en activiteiten. Tolerant geeft 4x per jaar een digitale nieuwsbrief uit. Wil je die voortaan ontvangen, stuur dan een mailtje naar

info@historisch-vaartuig.be met de mededeling "Tolerant".

Meer info en veel mooie foto's vind je op www.tolerant.be.

In de vorige nieuwsbrief kon u al lezen over de werking van vzw Tolerant, in deze editie gaan we hier wat verder op in.

Scheepstimmerman en vrijwillige medewerkers

De restauratie en de nieuwbouw van de houten schepen gebeuren onder deskundige leiding van twee scheepstimmerlieden: Cees Droste en Julian de Jonge.

Cees Droste heeft een jarenlange ervaring: hij had zijn eigen scheepswerf aan het IJsselmeer. Hij werd bij een herverkaveling gedwongen te verhuizen en kwam naar Zeeland. Julian de Jonge leerde het vak door zijn eigen schip, een boeier, eigenhandig te restaureren. Hij heeft een eigen bedrijf in Zeeland: Scheepsrestauratie De Zaete. Twee mannen met "gouden handjes". Iedere donderdag zijn ze in de CNR-loods aanwezig om de vrijwilligers het nodige aan te leren en mee te werken aan restauraties en nieuwbouw.

Niet alle vrijwilligers houden zich hier mee bezig. Anderen zijn actief op het gebied van onderzoek, organiseren van evenementen en vaartochten, varen als bemanning, artikelen schrijven voor de diverse nieuwsbladen, beheren van de website, onderhouden van contacten met andere nautische verenigingen, gidsen op de werf enz. De bootsman neemt een schip onder zijn hoede en houdt toezicht op het onderhoud daarvan. Veel vrijwillige medewerkers zijn afkomstig uit het Waasland, maar een groot deel komt ook van verder. Onze toffe ploeg verwelkomt graag nieuwkomers. Momenteel hebben we vooral nood aan ervaren schippers en mensen die zich met de website kunnen bezighouden.

Behoud van kennis

Onder de leiding van twee ervaren scheepsbouwers wordt dus gewerkt aan de bouw, herbouw en restauratie van schepen. Dit in een combinatie van oude – en nieuwe technieken. Onze vrijwillige medewerkers doen zo veel kennis en ervaring op. Tolerant zou graag zien dat ook studenten van bijvoorbeeld technische scholen hier ervaring komen opdoen, bijvoorbeeld als stageplaats.

Erfgoed educatie

Bezoekers, individueel of in groep, zijn welkom in de CNR-loods. Na reservatie kan een gegidste rondleiding voorzien worden, al dan niet in combinatie met de gidsen van de Toeristische Dienst Kruikeke (toerisme.kruikeke@skynet.be). Voor scholen bestaan er ook uitgewerkte dagprogramma's, zoals "matroos voor één dag" (vier educatieve onderwerpen waarbij een tochtje met één van onze schepen).

Varen

De schepen van Tolerant kunnen voor een dag gecharterd worden door particulieren en bedrijven. Ze kunnen worden ingezet voor familie-uitstapjes, verjaardagen of jubileumfeesten, bedrijfsuitstapjes, teambuilding, als huwelijksbootje enz. Tolerant organiseert voor zijn sympathisanten ook meerdere vaardagen, die terug te vinden zijn op de "kalender" op www.tolerant.be.

Het vaargebied: De Schelde en de Scheldedelta; één en ander hangt er van af waar de schepen zich op dat moment bevinden, én van het getij.

In de loop der jaren mochten we al enige honderden enthousiaste passagiers ontvangen en... velen wilden nog eens mee. De tochten gebeuren onder het motto "meevaren mag – een handje toesteken mag ook".

Overige initiatieven: vaartochten

Tolerant organiseerde ook een aantal vaartochten voor een kleine vloot met platbodems. Zo waren er een weekje "Denderen": de Dender op tot in Geraardsbergen, een tocht naar Halle aan het kanaal Brussel-Charleroi (in het weekend van De Gordel 2007) en in 2009 de tocht naar Roubaix in Frankrijk, één van de steden waar D'n Bruinen vroeger de mosselen verkocht. Legendarisch zijn ook de vaartochten met droogvallen, op de Ooster- of de Westerschelde.

In een volgende nieuwsbrief meer over vzw Tolerant!

Nieuwe leden van VVBHV door kruiselings lidmaatschap met vzw Tolerant:



De veerboot Anne – de Zaatman.

Dit schip werd in 1941 gebouwd te Boom bij de werf Alfons Joostens in opdracht van de familie Van den Berge, thans veermannen in de vierde generatie sinds ca 1900. De Anne deed lange tijd dienst op de Rupel, zijrivier van de Schelde, tussen Wintam en Niel. Bij de overstromingsramp van 1953 werd het schip ingezet bij reddingswerk en bergingswerkzaamheden. In de loop der jaren werd het piepkleine houten stuurhutje op het achterdek, waarin de veerman amper kon keren, vervangen door een groter, metalen stuurhuis. De oorspronkelijke, lawaaierige luchtgekoelde motor werd in de jaren 1980 vervangen door een Mercedes-Benz OM-616. Omstreeks 2000 werd het scheepje uit dienst genomen en vervangen door een grotere

en moderne tukkervlet. En zoals de traditie het eist, werd de oude veerboot de reserveveerboot. Deze veerboot is een typisch voorbeeld van de oude scheepsbouwmethode door klinkwerk. Bij latere reparaties aan de romp waarbij de – vaak doorgeroeste – sloopshuid werd gedubbeld is men overgegaan op een modernere methode: lassen. De vader van de huidige veerman Peter noemde zijn scheepjes naar zijn kinderen: Peter en Ann. Bij de inschrijving werd dit abusievelijk genoteerd als “Anne”, de reden waarom het schip nu officieel zo heet. Peter liet de Anne over aan Tolerant voor het symbolische bedrag van één euro. Tolerant droeg ondertussen een deel over aan de gemeente Kruibeke en een deel aan de vzw De Zaatman die ons financieel steunden bij de restauratie. Ter herinnering hieraan vaart het scheepje nu onder de benaming “Anne – De Zaatman”, met als thuishaven Rupelmonde.



De twaalfvoetsjol Ivo.



De twaalfvoetsjol is een van oorsprong Engels ontwerp uit 1913. Het voordeel van zo'n scheepje (3,66 x 1,45 m) was dat het gemakkelijk zelf te bouwen – en te varen was. Eén enkel zeiltje (loggerzeil), de mast is dus helemaal voor in het schip. In 1920 en 1928 was er zelfs een Olympische klasse voor deze kleine scheepjes. Ook nu nog is de jol in verschillende landen een erkende wedstrijdklasse; ze worden ook nog nieuw gebouwd. Eén van onze leden had de twaalfvoetsjol in de



tuin staan: het ding dreigde te “vergaan” als bloembak. De jol was ooit van een zeiler overgenomen en diende later als geroeid bijbootje voor de kinderen. Tolerant mocht zich er over ontfermen. Hoewel we reeds thuis waren in het krommen van eiken planken boven een vuurtje werd ervoor geopteerd om een stoomkist te bouwen. Heel effectief maar toch een erg nauwkeurig werkje.

We noemen de jol “d’n Ivo”, om twee redenen. Ten eerste naar de oorspronkelijke eigenaar Ivo Meulemeester, en ten tweede ter nagedachtenis aan één van onze vrijwillige medewerkers van het eerste uur, Ivo Aerts zaliger.

Oeschaertiaentje (4)

Fernand van den Keybus

Mijn dierbare echtgenote, in de wandeling ook "Poes" genaamd, zegt dat ik beter het hoofd van schaamte zou laten hangen, en er het zwijgen toe doen in plaats van dwaze belevenissen aan en van boord te stellen. En toch, er is bij ons maar één kapitein (als de hond en ik alleen aan boord zijn) en dus geef ik niet toe.



Ik moet trouwens even vermelden dat ik Poes reeds een paar keer betrap heb op zoek naar de stukjes papier waarop ik soms mijn schrijvelaarswoede botvier. Eerst even voorstellen: onze familie omvat een hoogaars, een kapitein, een bevelvoerster en twee lichtmatrozen. Daartussen evolueert onze hond.

De hele familie is zwaar aangetast door "bootitis". Deze hevig-besmettelijke, zeer dure, maar overigens ongevaarlijke ziekte, kenmerkt zich vooral door vrijdagnamiddagjicht gepaard met waterkoorts, die slechts door een mengsel van hoogaarsgeschommel, Paalse modder en Saeftingse lucht gedesinfecteerd kunnen worden. Verdere symptomen zijn acute droge-leveritis, minachtende houding tegenover weersvoorspellingen en een lankmoedig onbegrip voor landrotten.

Onze thuishaven is de Paal, in het Verdrongen Land van Saeftinghe. Ideale omgeving: ver weg van het drukke vaarwater, mijlen strand, een van de belangrijkste natuurreservaten in de buurt, een kleine, gezellige haven als geen andere. Wij hebben natuurlijk ook een jachtclub, onder olijkerds wel eens Verdrongen Club van 't land Van Saeftinghe genoemd, maar daar hebben wij natuurlijk geen uitstaans mee. We hebben ook nog onze ploeg oude schippers, die ons van de waterlijn (en vèr daaronder) tot aan de vleugel op de masttop keuren en ons geen enkele overlevingskans gunnen, zelfs niet in de gracht achter ons huis... Maar ze staan wel op gelijk welk ogenblik klaar om te helpen...

Onze haven is ons dierbaar want we hebben er in het zweet ons aanschijns zelf een spuiikom aangelegd. Maar dat vertel ik u later wel eens.

getijdehaven Paal



'Rond levendige stadshaven stijgt waarde vastgoed met 20%'

Stadshart goed af met oude schepen

Door Hajo Olij

Het maritiem erfgoed moet een integraal onderdeel worden van de ruimtelijke ordening. Daarvan kunnen de historische stadscentra enorm profiteren. Dat betoogde vicevoorzitter Martine van Lier van de Federatie van Oud-Nederlandse Vaartuigen (FONV) vorige week vrijdag op een symposium ter gelegenheid van het 20-jarig bestaan van museumhaven Gouda.

Nederland telt nu 20 historische havens, vaak in het oude hart van steden, waar verloedering en stagnatie van de plaatselijke economie dreigt. Bij een levendige stadshaven neemt de waarde van het vastgoed met 20% toe, de horeca en middenstand profiteren en daarmee nemen ook de inkomsten van de gemeente weer toe.

Van Lier rekende voor dat er 413 gemeenten met 418 niksbeschermd stads- en dorpsgezichten zijn. Zo'n 80% daarvan heeft waardevolle stadshavens, dus er kunnen nog 314 historische havens worden ontwikkeld. In het Nationaal Register van Varende Monumenten zijn 3000 schepen opgenomen, waarvan er nu 300 in zo'n historische stadshaven liggen. Als geslaagd voorbeeld noemde Van Lier Spakenburg. De gemeente werkt er met een duidelijke en integrale visie: gunstige voorwaarden voor de botters en kotters, voor de helft in bezit van dorpsbewoners; de botterwerf Nieuwboer draait volop en wordt ondersteund; er is een bezoekerscentrum met rondleidingen voor toeristen. En Spakenburg leeft weer.

Rotterdam

Directeur Rein Schuddeboom van het Open Haven Museum in Rotterdam ondersteunde het betoog van Van Lier. Hij ontdekte hoeveel te winnen valt met samenwerking. Toen de havenbedrijvigheid zich



verplaatste naar de Europoort en de Maasvlakte, dreigde de Oude Haven te worden gedempt. Dat werd voorkomen en de haven is

belangrijke nota Waterstadshavens 2020. Schuddeboom verwacht dat steeds meer steden de voordelen zullen inzien en dat er zelfs een

vaste ligplaats, wordt hooguit een persoonlijke lening gegeven, wat veel duurder is dan een hypotheek. Die schepen zijn dus lastig te verkopen op de binnenlandse markt. Er is vaak wel belangstelling voor in het buitenland.

De chartervaart herstelt zich volgens Van Os maar langzaam. Het aantal vaardagen stagneert op 100, terwijl de kosten fors toenemen. De verwachting is, dat er nog tussen de 25 en 40 vooral kleinere charterschepen te koop komen voor de woonschepenmarkt, maar vanuit historisch oogpunt bekeken, zijn de mooiste al weg.

Schouwcommissie

Voor de schepenhandel zijn museumhavens niet aantrekkelijk. Ligplaatsgaranties worden niet gegeven. In Amsterdam moet het schip bij verkoop zelfs eerst de haven verlaten, opnieuw worden geschoofd en als het nog binnen de collectie past, wordt het met een vers restauratieplan weer toegelaten. Voor een bank is dat veel te onzeker. Bovendien hanteert elke historische haven eigen schouwcriteria en binnen een half jaar is de commissie

meestal niet bij elkaar te krijgen. Van Os pleit voor een professionele schouwcommissie met voor alle historische havens gelijke normen, die binnen twee, drie weken met een besluit komt. Laat zo'n schouw 500 of 1000 euro kosten, het is maar een fractie van de aankoopssom. Overigens wordt in Rotterdam nu wel een toezegging gegeven dat het schip bij verkoop kan blijven liggen. Ook al is dat nog geen vaste ligplaats, het maakt het schip wel zo'n 25.000 euro meer waard en financierbaar.

• De Oude Haven van Rotterdam is nu een van de aantrekkelijkste woonplekken in de stad. (archiefoto Hajo Olij)

Mogelijk tekort aan historische schepen

nu de oudste museumhaven. Maar ook in het Haringvliet, de Bierhaven en de Rederijhaven liggen, alles bij elkaar 130 historische schepen, waarvan 50% wordt bewoond. De particuliere scheepseigenaren krijgen zoveel mogelijk faciliteiten, als ze hun schip maar onderhouden. In de Leuvehaven kwam het Maritiem Buitenmuseum met een diverse collectie van stoomslepers, granelevators, havenkranen en op de wal is ook van alles te doen. Een bruisend, levendig geheel en groot gebied: de haven is weer terug in de stad. Er wordt volop gevaren, jongeren lopen stage, 210 vrijwilligers zijn actief en ook inburgeraars krijgen een rondleiding. Er wordt intensief samengewerkt met de gemeente, meegepraat en er komt een

tekort aan historische schepen kan ontstaan.

Ligplaats essentieel

Volgens scheepsmakelaar Ties van Os heeft de markt voor historische woon- en charterschepen zwaar te leiden onder de economische crisis. De schepen zijn circa 20% in waarde gedaald. Vorig jaar wilde alleen nog een enkele, plaatselijke bank de aankoop van een schip financieren, dit jaar doet weer één grote bank mee. Maar banken verwachten een minimale inbreng van 20% eigen geld en kijken vooral naar de waardevastheid. Daarvoor is een ligplaats of woonvergunning doorslaggevend, niet het schip. De waarde van die vaste plek varieert van 75.000 tot 150.000 euro. Voor een schip zonder

meestal niet bij elkaar te krijgen. Van Os pleit voor een professionele schouwcommissie met voor alle historische havens gelijke normen, die binnen twee, drie weken met een besluit komt. Laat zo'n schouw 500 of 1000 euro kosten, het is maar een fractie van de aankoopssom. Overigens wordt in Rotterdam nu wel een toezegging gegeven dat het schip bij verkoop kan blijven liggen. Ook al is dat nog geen vaste ligplaats, het maakt het schip wel zo'n 25.000 euro meer waard en financierbaar.

Om gemeenten op ideeën te brengen presenteerde de FONV op het symposium het boekje 'Herbestemming van historische stadshavens, een handreiking voor gemeenten'.

Bron: weekblad Schuttevaer, zaterdag 3 juli 2010