



**Vlaamse vereniging
tot het behoud**

**van
historische vaartuigen vzw**

www.historisch-vaartuig.be

Nieuwsbrief 44 - September 2010

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

Agenda:

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 leden,

Open Monumenten Dag is alweer achter de rug en we mogen zeker spreken van een geslaagde editie. Dit dankzij de goede samenwerking met de KCCM, de stadsdiensten en de inzet van de velen die op allerlei manieren hebben bijgedragen aan het welslagen van het weekend. Met het risico om mensen te vergeten: degenen die onmisbaar waren bij de voorbereidende contacten en de vele praktische taken gedurende het weekend, de deelnemende schippers voor hun enthousiast ontvangen van het publiek, het maken van de rondvaarten, enz.

Voor degenen die het weekend hebben gemist even een overzicht: donderdagavond arriveerde de tent die met vereende krachten werd rechtgezet, vrijdag was het de beurt aan elektra, tafels, stoelen enz. Zaterdag was dan de dag van onze reünie. De tap van de tent liep erg goed vanaf het middaguur, de democratische prijzen speelden daar zeker in mee. Rond drie uur vertrokken een twintigtal deelnemende schippers voor een geleide wandeling langs de historische bezienswaardigheden van de stad Mechelen, die door sommigen werd verdergezet met een vergelijkende test van waren in de lokale dranketablisementen. Die avond werd dan even het programma voor de zondag toegelicht in de tent en werden alle schippers vergast op een heerlijke paella van de chefs Lieve en Cynthia. Er werd nog tot laat verbreederd tussen de leden en de bezoekende schepen.

Zondagmorgen bracht een heerlijk ontbijt de bemanningen weer energie om de Open Monumentendag door te komen. Tot de middag regende het stevig en was er maar weinig publiek. Vlak na de middag klaarde het mooi op en stroomde het publiek ook aardig toe. De rondvaarten waren een inslaand succes, er werd op momenten met 5 boten gevaren om de rij wachtenden de baas te kunnen. Het publiek dat genoten had van de rondvaarten liet zich ook de geneugten van de tap welgevallen, zo zien we het graag natuurlijk. De stand van Monumentenwacht Varend Erfgoed kreeg ook veel belangstelling en gerichte vragen. De aangeboden folders gingen vlot van de hand.

Zondagavond werd dan afgesloten met een borreltje en ook die avond was weer zeer gezellig onder de leden en bezoekers. Voor de leden die deze editie van Open Monumentendag hebben gemist: wees er volgend jaar zeker bij met je schip, zowel de clubreünie op zaterdag als de Open Monumentendag zijn zonder twijfel een topper in het evenementenseizoen en DE gelegenheid om onze club voor te stellen aan het publiek!

Namens het bestuur, uw voorzitter

Dirk Ramakers

Open Monumentendag - 12 en 13 september 2010

een verslag in foto's



Nergens anoniem

Enkele foto's van VVBHV-leden in actie...



VVBHV leden te Turnhout

Op deze foto v.l.n.r. Johanna, Brabo III, Odilia, Hero te Turnhout (14-15 augustus). Foto genomen vanaf de Rust Roest.

Helemaal rechts op de foto: mslb Willy.

VVBHV leden te Maasbommel



Twee VVBHV leden aanwezig op het federatieweekend te Maasbommel (NL) op 12 en 13 augustus. Vooraan is mslb Sterna te zien.

Foto genomen vanaf mslb Hudson.

Heb je zelf ook nog foto's van VVBHV-leden vertegenwoordigd op evenementen te lande of buitenland? Mail ze naar de redactie via vvhvredactie@yahoo.com ! Ook vakantie verhalen of artikels over evenementen zijn meer dan welkom!

Vierendeelbruggen

door Wim de Graaf, Jtunnel 1

Bronnen: www.mechelenblogt.be/2006/05/mechelse-imposante-vierendeelbruggen-71-jaar-jong
<http://users.telenet.be/karel.roose/vierendeel/vierendeel.html>



Deelnemers aan de Open Monumentendag 2010 zijn er een enkele keer onderdoor gevaren, maar de Mechelse VVBHV leden varen er met regelmaat onderdoor, waarschijnlijk zonder er verder bij stil te staan: de bruggen over de Leuvensesteenweg en de Leuvensevaart. Vierendeelbruggen. Deze merkwaardige bruggen zijn het werk van een van de weinige Vlaamse ingenieurs die tot ver buiten de Belgische grenzen bekend is: Arthur Vierendeel.

Vandaag tref je Vierendeelbruggen aan in Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Spanje, Kongo, zelfs tot in China... maar dus ook in Mechelen. Een stukje over de historie van deze bruggen en hun schepper leek mij dan ook wel toepasselijk voor een nieuwsbrief.



Dat de Vierendeelbruggen van belangrijke waarde zijn vond in 1994 ook al toenmalig VU minister Johan Sauwens die een besluit ondertekende om de "Mechelse" Vierendeelbruggen over de Leuvensesteenweg op de lijst van beschermde monumenten te plaatsen (andere Vierendeelbruggen prijken al langer op diezelfde lijst). In Mechelen was het ingenieur Oscar Renard die aandrong op de bescherming van deze bruggen, met als belangrijkste argument dat zo de Vlaamse ondernemingszin bekroond werd, maar ook als eerbetuiging aan de industriële archeologie. De bescherming zou er twee jaar later komen.

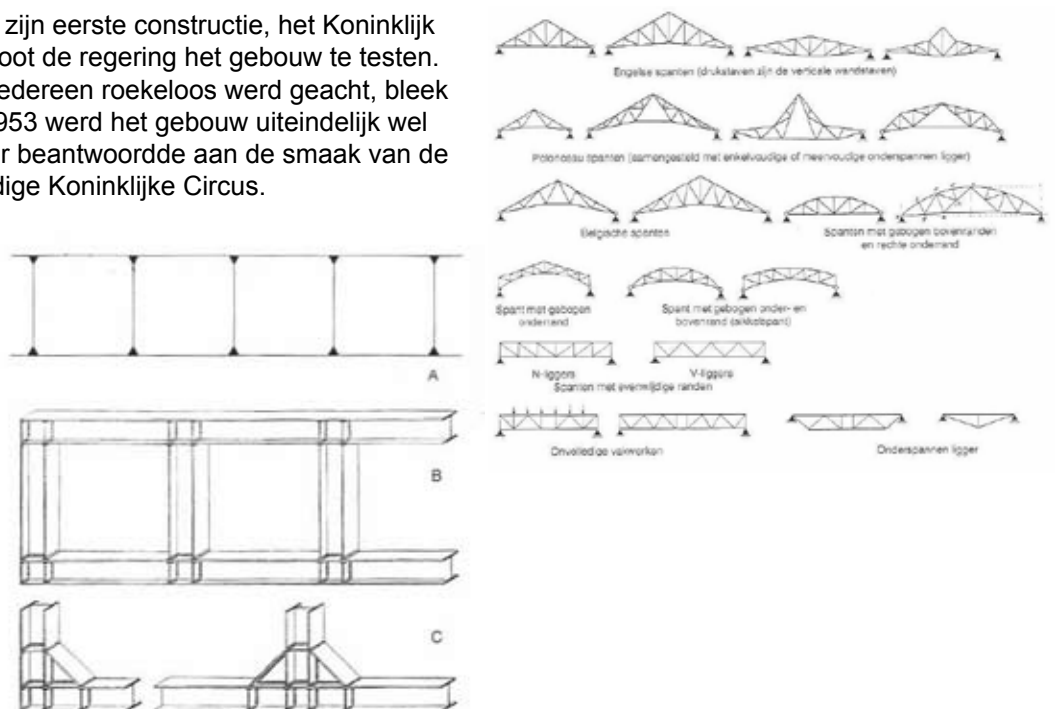
Vierendeelbrug Mechelen Foto: © Jan Smets

Arthur Vierendeel: beter, mooier, goedkoper - roekeloos of ingenieur?

Leuenaar en ingenieur Arthur Vierendeel (1852-1940) streefde ernaar betere, goedkopere en mooiere bouwwerken te bouwen. Voor zijn tijd was Vierendeel een groot vernieuwer. Zijn innovatieve en gedurfde aanpak werd hem niet altijd in dank afgenomen door zijn tijdgenoten. Vierendeel begon zijn loopbaan in de industrie bij de "ateliers de La Louvière". In 1885 werd hij benoemd tot hoofdingenieurbestuurder van de provinciale Technische Dienst van West-Vlaanderen.

Eén week voor de opening van zijn eerste constructie, het Koninklijk Circus in Brussel, in 1876, besloot de regering het gebouw te testen. De lichte constructie, die door iedereen roekeloos werd geacht, bleek de test goed te doorstaan. In 1953 werd het gebouw uiteindelijk wel afgebroken omdat het niet meer beantwoordde aan de smaak van de tijd, en vervangen door het huidige Koninklijke Circus.

Anno 1889 is Vierendeel "Buitengewoon Hoogleraar" aan de Universiteit van Leuven en schokt hij de wetenschappelijke wereld met zijn nieuwe theorieën. Hij ontwierp een nieuw type ligger: de "Vierendeelligger". In tegenstelling tot de "vakwerkligger" met diagonalen, stelde Vierendeel een ligger zonder diagonalen voor of de ligger met bogen. Dit type brug bood zowel technische als financiële voordelen.



De Vierendeelligger is een bijzondere vorm van de vakwerkligger, namelijk zonder diagonalen, en kan voor verschillende doeleinden worden gebruikt zoals doorgangen, ramen en leidingen. Het kwam in de begintijd van de Vierendeelligger (ca. 1900) als totaal absurd voor om te tornen aan het dogma van de driehoeksligger. De technische voordelen komen neer op een beperking van de dynamische effecten, de montage is gemakkelijker en preciezer, de liggers zijn vaster, robuuster, minder beweeglijk en minder onderhevig aan roest.

Het commercieel-economisch voordeel wordt volgens Vierendeel verkregen door twee factoren: de Vierendeelligger is tot 30% lichter en de eenheidsprijs is lager (door de eenvoudige structuur). De Vierendeelbrug is robuust en geeft een veilige indruk. Uit esthetische of architectonische overwegingen kan gekozen worden voor een Vierendeelligger (bv. geen diagonalen, grotere raamopeningen) of uit functionele overwegingen (bv. een grotere vrije doorgangsopening, verdiepingshoge ligger).

Stijn Streuvels

De eerste Vierendeelligger, gebouwd in 1902 en officieel ingewijd in 1906, ligt in Avelgem over de Schelde. Het zegt u misschien niet meteen iets, maar deze brug speelde mee de hoofdrol in Stijn Streuvels' "De Teloorgang van de Waterhoek". Deze brug was de aanzet tot tal van constructies over het hele land, waaronder de drie bruggen over de Leuvensevaart in Mechelen. De bruggen over de steenweg Mechelen-Leuven zouden er in 1935 komen, zij werden gebouwd bij elektrificatie van de spoorweglijn Antwerpen-Mechelen-Brussel.

De Vierendeelbruggen in Mechelen ontsnapten tijdens Wereldoorlog II nog net aan de bombardementen van de geallieerden die de belangrijke spoorwegverbinding buiten gebruik wilden stellen, maar de bruggen werden gelukkig dus niet geraakt. Enkele andere Vierendeelbruggen kwamen de oorlog helaas niet ongeschonden door, zo werd bijvoorbeeld de brug over de Leie bij Oeselgem in 1940 opgeblazen om het oprukkende Duitse leger te vertragen.



Vierendeelbrug Oeselgem

Hulde

Bijna een halve eeuw na zijn dood kreeg Vierendeel de mooiste postume hulde die hij zich dromen kon: in de Volksrepubliek China werd naar zijn voorbeeld een complex van negen bruggen gebouwd door Qian Lin Xi, rector van het Dalian Institute of Technology.

Vierendeel's doel was bruggen bouwen die mooier en beter waren. Of u ze mooi vindt of niet, is natuurlijk puur een kwestie van smaak, maar dat de bruggen sterk zijn is een feit. Nog steeds zijn vele Vierendeelbruggen in gebruik, ook in Mechelen waar anno 2010 menig trein over deze imposante constructies raast!

Scheepsdalebrug

In 2009 was Vierendeel nog volop in het nieuws, doordat de sloop van de Scheepsdalebrug over het kanaal Brugge-Oostende werd aangekondigd. Ook de Scheepsdalebrug was een Vierendeelbrug, sterker nog – het zou de oudste nog bestaande brug van dit type geweest zijn in België. Vermoedelijk was het ook de enige draaibrug wereldwijd die volgens het Vierendeel-principe is gebouwd. Tegen de sloop van dit unieke bouwwerk kwamen vanzelfsprekend vele protesten, wellicht hebben ook onze lezers één of meerdere petities in hun mailbox voorbij zien komen.

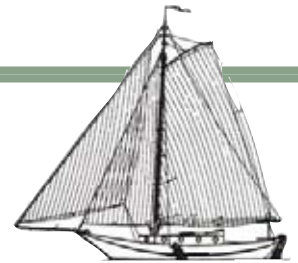
In september 2009 stelden het kabinet van Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken en Vlaams Minister van Onroerend Erfgoed echter in een gezamenlijk mededeling dat de bewaring van de Scheepsdalebrug onhaalbaar is. Ze zouden geen stappen zetten om de Scheepsdalebrug in Brugge te beschermen of (gedeeltelijk) te bewaren. Als motivering werd aangehaald dat er in Vlaanderen reeds enkele Vierendeelbruggen beschermd zijn. Dit zijn er twee: de spoorbrug over de Leuvensesteenweg te Mechelen (1935) en de betonnen Pontbrug te Drogen (1926). De Scheepsdalebrug was echter een ander type Vierendeelbrug dan de twee reeds beschermde bruggen. De laatstgenoemde zijn van het boogtype, terwijl de Scheepsdalebrug bijna volledig symmetrisch was ten opzichte van een horizontale, en de hoogte bijna constant was, kenmerkend voor de eerste (en oudste) Vierendeelbruggen. De monumentale brug werd onherroepelijk afgebroken in de loop van november 2009.

Scheepsdalebrug



Tochten met traditionele ronde- en platbodem 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 platbodemzeiljachten uit Vlaanderen en Nederland.

2005: Sinksentocht Gent "De Gezelligste Stad 2005"



De vloot op de Durme te Lokeren

Organisatie: VVW vzw i.s.m. Toerisme Gent, Cel Watertoerisme en de stad Lokeren. Met Pinksteren (15 mei 2005) kwamen tweeëndertig ronde en platbodemzeiljachten over Lokeren en de Durme naar Gent. De Graslei was en is een uitverkoren droombeeld-aanlegplaats voor traditionele schepen...

De Graslei is 'geklasseerd' en er mogen dus geen palen, piketten, ankers, wigen, haken, ogen of enig ander ongerief gebruikt worden. Haha, wisten wij: het Belgisch leger heeft geheime wapens en die leenden ze met plezier aan ons uit (z  r uitzonderlijk) om de schepen vast te

maken... Normaal gebruikt men die blokken om ze op des vijands tenen te plaatsen zodat ze 'geblokkeerd' raken en aldus ons vaderland niet kunnen aanvallen.



De groepsfoto

Gelukkig zijn hun schepen veel knapper... Toch doen ze hun best om te grijnslachen naar het vogelken. Dat stellen wij ten zeerste op prijs!

2009: Stroppentocht

Organisatie: VVW vzw i.s.m. Stad Lokeren, Stad Gent, Oostende voor Anker vzw,

Féd. Rég. pour la Culture & le Patrimoine Maritimes, Nord-Pas de Calais, de Provincie Oost-Vlaanderen en Watersportmaandblad Varen, Waterwegen en Zeewezen nv

Stroppentocht: 17 mei t/m 8 juni 2009. Via Lokeren naar Gent, Deinze, Brugge, Oostende voor Anker, Nieuwpoort, Veurne, Watten, Calais en St Omer.



Stroppentocht



Verzamelen in Lokeren aan de Durme, 17 mei 2009

Oostende voor Anker 2009

De grote jongens en de kleine viskens...



Les Marais de Saint-Omer, 8 juni 2009



Calais, 7 juni 2009



Kanalen in de kijker

We zetten onze reeks over kanalen verder met het verhaal over het kanaal naar Beverlo. Net als het kanaal is ook het verhaal vrij kort.

In amper drie jaar tijd, tussen 1854

1857, werd met duizenden arbeiders een verbindingskanaal

tussen Beverlo en de Kempische vaart bij Lommel gegraven. Het is een aftakking van het kanaal Bocholt-Herentals en werd voornamelijk om militaire redenen aangelegd. Kort na de Belgische onafhankelijkheid in 1830 werd in Beverlo immers de garnizoensplaats Leopoldsburg gesticht. Voor de bevoorrading en aanvoer van zwaar materieel was behoefte aan goede toegangswegen. In latere jaren werd het kanaal ook van belang voor de metaalindustrie van Vieille Montagne die zich in Lommel vestigde. Dankzij het hydrostatisch evenwicht van de waterspiegel hoefde men geen sluizen aan te leggen.

Blauwe Kei



De eerste binnenschepen die Leopoldsburg via het nieuwe kanaal bereikten waren de "Hercules" en de "Charlemagne" van bevrachter Drouard Theunis die samen 190 ton steenkolen aanvoerden uit Luik. Burgermeester Vander Elst en secretaris Caïmo waren bij de aankomst van de schepen op 12 juni 1857 aanwezig om het evenement te vieren. Later, op 15 oktober 1857 werd de 17 km lange waterweg officieel geopend. In deze periode werd ook de kanaalkom aangelegd. Hierin werd achteraf (tijdelijk) een ondiep zwembad afgebakend waar men de soldaten leerde zwemmen.

Het kanaal zorgde destijds niet alleen voor een efficiënt en vlot transport, maar het diende tevens om de dorre heide te irrigeren en vruchtbaar te maken. Het kanaal werd nooit gemoderniseerd en omdat het slechts schepen met beperkte tonnenmaat toeliet, verloor het vlug aan economisch belang. Reeds in 1878 was immers het treinspoor doorheen Leopoldsburg aangelegd. Bovendien werd in 1888 de eerste tram in Limburg, route Leopoldsburg - Bree, opengesteld. Stilaan veroverde ook het autovrachtverkeer zijn plaats in de transporteconomie.



Vandaag vervult het kanaal een toeristische rol. Het kanaal loopt dood in de kom bij Leopoldsburg, waar een jachthaven gevestigd is. Tussen de Blauwe Kei in Lommel waar het kanaal begint en de kom in Leopoldsburg, is er een afmeermogelijkheid voor pleziervaarders bij het dorpje Kerkhoven.

Havendagen Turnhout 14 en 15 augustus 2010

verslag door Corrie en Wim Blankers van mslb Hero

De reis naar Turnhout start op donderdag 12 augustus om 13.00 uur vanuit Sas van Gent. Vroeger starten kon niet en in verband met het getij was dit wel gunstig. Het is een uur varen over het Kanaal van Terneuzen naar Gent. We konden direct in de sluis en om 14.30 uur waren we op de Westerschelde. Het was mooi weer en de Schelde bleek vriendelijk. Zodoende verliep de reis vlot. Helaas hadden we ons verkeken op de duur van deze reis. Dit was nieuw voor ons. We dachten een uur of drie, maar toen waren we pas bij Doel. Dat wilde dus zeggen om 19.00 uur bij de Royersluis. Deze bleek al vanaf 16.30 uur gestremd wegens hoog water. Om 19.35 uur konden we toch met de eerste sluisopening na de stremming mee. Invaren, schutten en uitvaren duurde ongeveer 75 minuten. Niet zo slecht als je bedenkt dat er echt werd "geprakt" en er nog mensen een FD nummer moesten hebben. Wij hadden dat gelukkig van te voren via e-mail geregeld. Om 20.45 uur lagen we dan vast in het Willemdok. Ons plan om door te varen tot na de sluis bij Schoten viel dus in duigen.

Vrijdag 13 augustus. Omdat de motor op lucht start en 15 minuten moet warm draaien, werd om 8.10 uur de motor gestart. De brugopening was om 8.30 uur. Meerdere schepen vertrokken zo vroeg, en de havenmeester had gebeld om de brug te draaien. Toen we dachten bij de ingang van het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten te zijn, hebben we de sluismeester gebeld. Deze vertelde ons dat we toch nog even verder moesten. Toen we er inderdaad bijna waren belde hij om te vragen hoever we waren. Er lagen al twee jachten te wachten en als we snel waren, konden we mee. Dat lukte want we waren bijna bij de hoek. Toen zij waren ingevaren en vast lagen waren wij ook voor de sluis. Dit was dus ons geluk, want van nu af konden we alle sluisen en te bedienen bruggen in "konvooi" passeren. Toch hebben we nog een klein probleem gehad. Een binnenvaarder kwam iets te veel naar het midden bij het passeren en wij kwamen op de keien te zitten. Wij zijn 1,70 meter diep, maar het kanaal is niet zo diep aan de kanten. Onze voorgangers bleken het wel gezien te hebben, vertelden ze in de volgende sluis, maar ze voeren vrolijk verder.

Uiteindelijk waren we om 18.10 in Turnhout. Hier konden we uitrusten van twee lange vaardagen. Nadat we met iedereen kennis hadden gemaakt, zijn we gaan eten in het Boothuis. Goed en gezellig en redelijk van prijs. Na ons maal bleek de club compleet. De sleepboten Johanna, Odilia, Willy en Hero werden aangevuld door Brabo III. Deze vertelde dat hij ons het kanaal had zien invaren en ons had opgeroepen, maar blijkbaar stond de marifoon nog niet op het juiste communicatiekanaal. Hij was enigszins verbaasd, want ondanks dat hij sneller vaart dan wij, was hij een half uur later pas op de plaats van bestemming.

Al met al waren we juist op tijd klaar voor de openingsreceptie, met een hapje en een drankje. Deze werd gehouden in een grote tent. Terwijl we in de tent zaten begon het te gieten. Na afloop zijn we gelukkig wel droog naar de boot kunnen lopen, met licht op zak. We lagen aan een ponton met de kop tegen de strekdam. Daarover moesten we naar de wal. Een tijdelijke oplossing, bleek later.

Zaterdag 14 augustus. Zaterdag af en toe regen, tussendoor ook weer droog. Daar valt mee te leven... Eerst wat boodschappen gedaan en daarna de feestelijkheden gevolgd. De brandweer gaf een demonstratie met duikers brengen. Voor de druk en dat mag nodig echt uit winkelcentrum op loopafstand, minder dan 5 minuten. Natuurlijk heb ik daar meer gekocht dan enkel proviand. De jachthaven ligt aan de rand van Turnhout, op 20 minuten lopen van het centrum. Je kunt natuurlijk ook met de bus. Turnhout heeft een aantrekkelijk winkelcentrum.



Het avondprogramma van het evenement was muziek in de tent, maar zoals zo vaak ging de volumeknop vol open en zijn alle sleepboten samen op de boten gebleven en hebben het zichzelf gezellig gemaakt. Zo werd het toch nog laat.

Zondag 15 augustus. Gezamenlijk "Engels ontbijt" met roerei en gebakken spek, koffie/thee of fris. Na het ontbijt bleken twee grote jachten vertrokken te zijn. Zodoende konden we naar een betere plaats aan een van de "vingersteigers". En ook hier geldt: er gaan veel makke schapen in een hok. Zo kon de Hero, op sleeptouw genomen door de Odilia, tegen de steiger en de Odilia daar vervolgens weer tegen aan. De Johanna tegen de andere steiger, daarheen gebracht door de Brabo III en deze kon er dan met de halve lengte tussen. Omdat we vast hadden gezeten op het kanaal naar Turnhout heeft Wim aan de duikers gevraagd of ze tijd hadden voor een inspectie van de schroef. We hoorden wel geen rare geluiden, maar je weet maar nooit. De mannen vonden het prima en hielden inspectie. Alles zag er perfect uit. De schroef was mooi schoon geworden en de hak stak ongeveer 15 cm in de modder. Mooi zo.



Na afloop van de zondag-demonstratie van de brandweer kon de Willy ook verhuizen en zo aan de andere kant komen liggen van de vinger waar wij aan lagen. Die zondag hebben we ook de rommelmarkt in het centrum nog even bezocht. 's Avonds heeft Ria van Laer van de mslb Johanna heerlijke pannenkoeken gebakken.

Maandag 16 augustus. Laat opgestaan en slecht nieuws gehoord van de mensen van de Odilia. Zij moesten naar huis want ze hadden lekkage thuis. Jammer, maar niets aan te doen. Na de lunch met z'n allen op stap voor een stadswandeling met gids. Reuze leuk en leerzaam, een echte aanrader. De gids vertelde honderduit over de stad, zijn gebouwen en over de geschiedenis. Omdat het maandag was bleef het helaas bij rondwandelen, want op die dag zijn de musea dicht.

En dan de vraag: wat eten we vanavond? Wie heeft er zin in mosselen? In het Boothuis zijn ze goed. Dus: met z'n allen naar het Boothuis. Het was een gezellige avond en ieder had het, zo te zien en te horen, goed naar de zin. Leuke afsluiting van het weekend.

Dinsdag 17 augustus. De Willy vertrok weer, maar wij hadden besloten om tot donderdag te blijven liggen en vandaar door te gaan naar Emblem. Dat hadden ze op de Johanna goed in de oren geknoopt, want zij bleven ook liggen. Dus vroegen ze of we belangstelling hadden voor het Speelkaartenmuseum. Natuurlijk hadden we dat. Niets leukers dan musea bekijken, zeker als het weer het laat afweten. Bovendien hadden we een privé-gids, William van Laer, leraar grafische techniek, die ons alles kon vertellen over het museum en de collectie, dus dat is leuk. Er staan heel oude drukpersen, en daarbij de voorbeelden van wat erop werd gedrukt. Ook staat er een oude stoommachine van het type waarmee vroeger de persen werden aangedreven. Dit museum is een initiatief van de speelkaartendrukkerij. Er werden en worden kinderplaatjes, speelkaarten en religieuze boeken en platen gedrukt. De speelkaarten zijn nu de belangrijkste drukwerken. Daar horen ook bijvoorbeeld de pokemonkaarten, voetbalplaatjes e.d. bij. Zelfs oosterse (spel)kaarten worden er gedrukt. Een ding weet ik zeker: ik ga er nog eens heen.

Woensdagochtend 18 augustus nog wat klussen aan de boot, en nog maar wat tijd spenderen aan mijn "verslaving": kruissteek borduren. Na de middag van Laer met de auto naar Emblem. De gezellige middag van met winkelen en augustus zijn we vertrokken rond 10.00 reis kwamen in Geel aan en om 15.00 uur de vuurpijl werden we uitgenodigd voor een van de Johanna: Jan werd 66 jaar. Borrelen rond 18.00 uur samen het clubrestaurant ingedoken en hebben daar gedineerd. Goede keuken tegen een gunstige prijs. Dit was dus onze kennismaking met Turnhout en dat vinden we voor herhaling vatbaar!



ging Wim mee met Jan dames maakten er ook een koffie. Op donderdag 19 uur. Na een voorspoedige lagen we vast. Als klap op verjaardagsborrel aan boord gaat niet zo snel, dus zijn we



Warem(me)pel, nog een Moës!

door Wim de Graaf, Jtunnel 1

In mijn zoektocht naar informatie over deze motorenbouwer vind ik op internet een krantenartikel waarvan enkele weken later blijkt dat het afkomstig is uit het archief van een stel enthousiaste mensen die gezamenlijk een Belgische spits beheren. Dit heeft als resultaat dat er twee stukjes over Moës-motoren zijn...



Wilde Vaert

Een stel jonge kerels die halverwege de jaren 1980 te oud zijn geworden voor de plaatselijke zeeverkenners. Daarom besluiten zij met z'n vijven op zoek te gaan naar een eigen schip. Het schip was snel gevonden. Voor 75 gulden werd een bootje gekocht. Met vereende krachten werd het bootje, dat "Wilde Vaert" gedoopt werd, naar Alphen aan den Rijn overgevaren.

De "Wilde Vaert" is inmiddels uitgegroeid tot een volwassen vereniging, met als thuishaven de Oude Rijn in Alphen aan den Rijn. Hun grootste bezit: de vrijwilligers die een spits onderhouden waarin een Moës motor garant staat voor de voortstuwing. Oja: en de roef, welke nog geheel in authentieke staat verkeerd.

Moës

De Moës fabriek (locomotieven en motoren) werd in 1904 opgericht te Waremme in België. Van 1914-1918 was de naam Moës Frères en in de jaren 1930 veranderde de naam in S.A. Moteurs Moës.

Winthont

Door de mergelresten die tussen de spanten aangetroffen is vermoeden de leden van de "Wilde Vaert" dat het schip voornamelijk voor vervoer hiervan gebruikt werd. Begin jaren 1970 deed de schipper afstand van het schip omdat het de concurrentiestrijd met de inmiddels veel grotere schepen niet meer aan kon. Ruim twintig jaar lang was het schip in bezit van een Rotterdamse scoutinggroep. In 1992 komt de spits dan beschikbaar voor de vereniging de "Wilde Vaert". Het schip was in slechte staat. Met man en macht werd geklust om het schip tot een echt verenigingsschip te maken. Het is nu van alle gemakken voorzien maar heeft zijn authentieke uitstraling behouden. Het is dan ook een varende monument en als zodanig aangesloten bij de LVBHB. Sinds 2005 gebruiken ze de spits samen met de zeeverkenners "Willembarendz"

Huidige naam: Winthont
Oorspronkelijke naam: Sancta Theresia
Bouwjaar: 1934
Type: Belgische spits
Lengte: 39,05 meter
Breedte: 5,05 meter
Tonnage: 350 ton
Gebouwd in: Baasrode,
werf Van Praet-Dansaert



Financiën

Om de Winthont varende en de vereniging draaiende te houden is er jaarlijks veel geld nodig. De kosten voor onder andere verzekeringen, liggelden en onderhoud lopen flink op. Om een indicatie te geven: de driejaarlijkse hellingbeurt kost zo'n

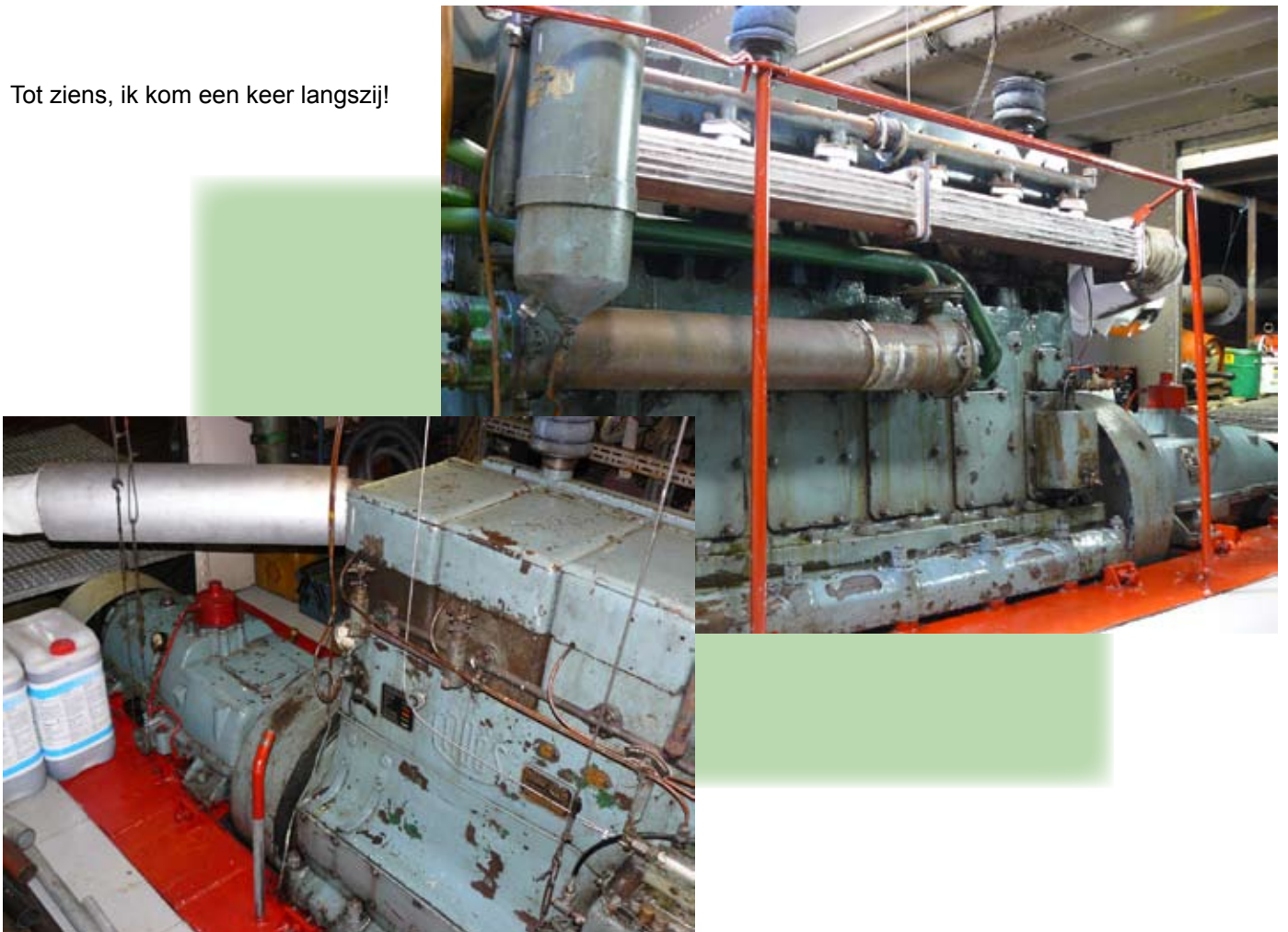
€ 7000. Daarbij hebben ze dan de kosten nog weten te drukken door veel zelf te doen. Ook de werf Boxce is hun altijd goed gezind. De leden betalen contributie. Diverse acties, zoals een rommelmarkt op Koninginnedag, leveren de nodige financiën op. Een belangrijk deel komt echter van donateurs en sponsors.

Uitstapjes

In 2000 bezochten de leden de scheepswerf en het museum in Baasrode waar hun schip gebouwd is. De werf bleek niet voor publiek toegankelijk. Door hun enthousiasme kregen ze toch toegang: een unieke belevenis. De werf was niet gemoderniseerd en van de een op de andere dag gesloten. Een hoopje vuil met stoffer en blik lag er alsof de werknemers zo terug zouden komen van hun koffiepauze. De werf was zwaar in verval geraakt. Het druiligerige weer die dag maakte het extra dramatisch. Inmiddels is de werf opgeknapt en bij het museum getrokken. Een echte aanrader. Diverse foto's zijn op de site van de Winthont te vinden: www.winthont.nl.

Ron Korendijk mailt me terug op mijn verzoek om foto's van de Moës: "Sorry, ik heb alle hoeken en gaten van de spits gezien, maar de motor daar heb ik nog geen mooie foto's van. Technenuten willen hem altijd in het echt zien en voelen." Hij stuurt later een paar foto's van de Moës die in een ruimte staat waar het woord "vetput" allang niet meer op zijn plaats is.

Tot ziens, ik kom een keer langsij!



Oeschaertiaentje (5)

Fernand van den Keybus

Stel u voor: de verdronken club van 't Land van Saeftinghe wordt met ondergang bedreigd.

De Hollanders dreigen nieuwe dijken dwars door onze haven te leggen. De Belgen doen aan de andere kant gewichtig met het Baalhoek-project. Zou er dan toch op een of andere manier geld teveel zijn?

Als ze zo'n verloren gelopen budgetje vinden, mogen ze 't ons brengen we maken er wel een degelijke jachthaven van!

Maar goed, het komt er dus op aan alle grote en minder grote bonzen die iets in de pap hebben te brokkelen, goed te stemmen en warm te maken voor het behoud van onze haven.

Een zaak op leven en dood.

Op die mooie middag liggen we dus modderig te soezen, wachtend op het opkomende water.

Plots verwaardigt zich onze Havenmeester (merkt u de hoofdletter?) Philbert, een van de fameuze Verras(sen), van zijn schip op mijn nederige schuit over te stappen, geheimzinnig drukdoende.

Ik vlieg als de gesmeerde bliksem de kajuit in om de rode loper (welcome aboard!) uit te leggen.

Een genadige hoofdknik belooft mijn inspanning.

"Kent gij die kwiestenbiebel die daar rondloopt?"- Ik bemerk een harig (knevel en baard) personage.

Hoe zou ik? Ik ga alleen met mensen om!...

O, de secretaris van de baas van ge weet wel...

Die meneer is bij ons aan boord gestapt.

We hebben er eentje gedronken, twee, het water blijft weg, drie, enz.

Zélf s mannen met baarden zijn gezellige kwiestenbiebels...

Ons gezelschap groeit: de schipper van de Roerdomp klimt aan boord; den Oeschaert (onze hoogaars) zucht onder het gewicht.

Met zijn aanstekelijke lach stapt ook de kapitein van de Anna aan boord.

Er worden snode plannen gesmeed: het Verdronken Land van Saeftinghe, jachthaven, ideaal watersportgebied tussen Antwerpen en Breskens, natuurreserveaat, enfin, het vaderland gered...

In elk verhaal komt er een slechterik. Helaas, ook bij ons.

Kapitein Ben stapt gewichtig op de steiger voorbij.

Goeiemiddag, dames en heren, mooi weertje, en ik heb iets speciaals aan boord... Mefistofeles den sympatieken duivel, in de gedaante van Ben verschijnt weer.

Vier glaasjes, zóó klein, heeft hij in de ene hand, een fles o zo groot in de andere.

Ooo, zegt Ben dat moet g'eens proeven. Wij proeven het.

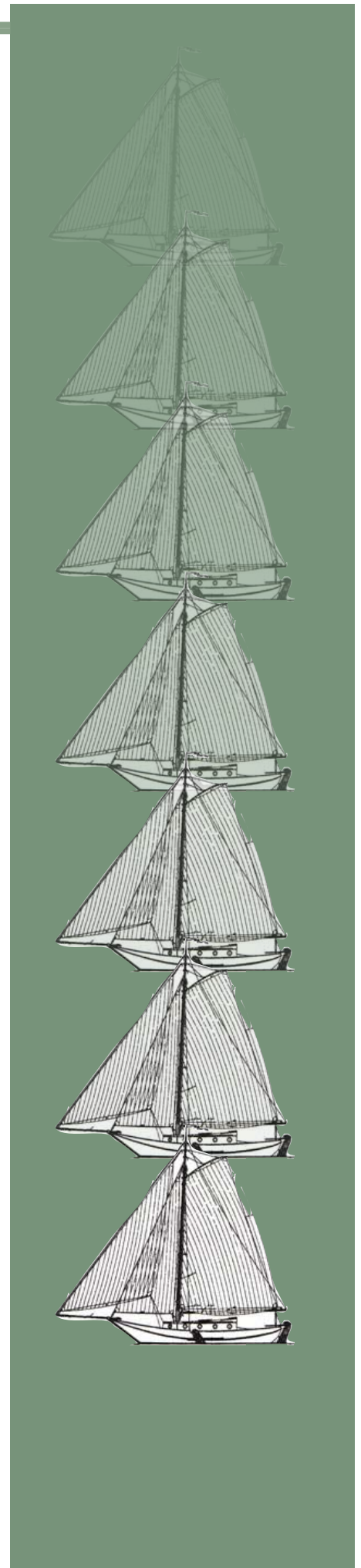
Een zeer klein glaasje. Inderdaad, zeer goed.

Nog eentje, zegt Ben. De andere kapiteins slaan bleek uit en zeggen beverig: "Neen, dank je, 't is genoeg." Die wisten van de vorige week reeds van wanten.

Mijn bezoeker en ik helaas niet.

En wij namen er nog twee of waren het er drie?

Hele, hele kleintjes en ik werd 's anderendaags wakker...



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 .

De helling van de CNR

De oude scheepshelling van de oorspronkelijke Chantiers Naval de Rupelmonde werd in 2003 door de technische dienst van de gemeente gerestaureerd onder de kundige leiding van Flor Buggenhout en tandarts Peter Braem. De oorspronkelijke benaming CNR werd bij de ingebruikname van de loods in 2004 omgetoverd in Centrum Nautisch Rupelmonde.

De infrastructuur omvat een dwarse scheepshelling met een totale ophaallengte van max. 40 meter, bestaande uit vijf karren en lieren en een ruimte achter de helling van 50 x 40 meter waar de schepen op karren of opgeblokt achteruit kunnen worden geplaatst voor langere tijd.

De hellingwagens kunnen worden gebruikt voor klassieke schepen van particulieren of verenigingen. Enkel niet-commerciële onderhoudswerken zijn toegestaan.

Voor meer informatie over het hellingen, prijzen en voorwaarden kan je terecht bij de technische dienst van de gemeente Kruikebe (td.@kruikebe.be).

Thuishavens: Rupelmonde en Steenberg

Door de ingebruikname van de CNR-loods met de oude scheepshelling werd Rupelmonde onze officiële thuishaven. Er is niet enkel de werkruimte voorzien met de nodige machines, maar er zijn ook containers aanwezig die dienst doen als administratieruimte, keuken, kantine, vergaderruimte, douches, toiletten. De CNR-site grenst aan Rupelmonde, met haar plaatselijke middenstand, horeca en een mooie wandelkade met zicht op de Schelde. Momenteel zijn er voor de recreatievaart geen ligplaatsvoorzieningen, maar daar wordt aan gewerkt. Iets verderop stroomopwaarts is er wel de steiger van de watersportvereniging te Steendorp.

De eerste thuishaven die Tolerant voor D'n Bruinen vond was Steenberg, ten noorden van Bergen op Zoom. Gezellig, gastvrij, met de bereidwillige raad en medewerking van de havenmeester en scheepstimmerman Tom Vermeulen en het "kleine café aan de haven" z'Onder Zeil. Een supermarkt aan de haven en het gezellige winkelcentrum zijn vlakbij evenals het nautische winkeltje "de Drummer". Steenberg bereik je over het water vanaf het Volkerak via het middeleeuwse Benedensas: dan is het nog zo'n 40 minuten varen op de mooie, schilderachtige Steenbergse Vliet. Steenberg was en is onze tweede thuishaven, de vertrekplaats ook voor vele dag- of meerdaagse tochten.

Forum voor Erfgoedverenigingen

Tolerant is, net als VVBHV, aangesloten bij het Forum voor erfgoedverenigingen (voorheen VCM). Dit staat voor de ruimte waarin mensen en verenigingen elkaar kunnen ontmoeten en ideeën en ervaringen kunnen uitwisselen. Het FORUM richt zich op de zorg voor monumenten, landschappen, archeologie en mobiel erfgoed met een tijdelijk onroerend karakter zoals varend, rollend, rijdend, vliegend erfgoed en erfgoed van vermaak. Het verlenen van allerlei diensten en het vormen van een intermediair tussen de erfgoedverenigingen en de verschillende overheidsinstellingen staan hierbij centraal. Sinds 2001 besteedt het FORUM veel aandacht aan het varend erfgoed. De bijeengebrachte informatie werd ondermeer gepubliceerd in de brochure Behouden Vaart – Varend Erfgoed(verenigingen) in Vlaanderen. Contact: elke.verdurmen@forumerfgoedverenigingen.be

Nieuwe leden van VVBHV door kruiselings lidmaatschap met vzw Tolerant:

In deze nieuwsbrief stellen we het laatste lid van Tolerant aan u voor, dat door het kruiselings lidmaatschap ook lid is geworden van onze VVBHV.

De hengst Pegasus

D'n Bruinen, de Jan Korneel, de Pegasus, de Jonge Jozef (particulier) en de Drie Gebroeders (SBH) zijn de laatste vijf originele hengsten (lees verderop meer over dit bijzondere sloopstypen). En dan te bedenken dat er vroeger honderden van die sloopjes de Schelde bevoeren. De Pegasus werd door Cor Drijver, een oud visser uit Texel, toevallig ontdekt in een grachtje in Leiden. Het sloopje was in een zeer slechte staat en het voorschip was grotendeels uitgebrand. Hij herkende het direct als een hengst. Als kind had hij immers die schepen nog op de Waddenzee zien varen om mosselzaad te halen. De Pegasus werd door hem provisorisch gerestaureerd. Gezien zijn gevorderde leeftijd werd het sloopje overgedaan aan Tolerant. Een reis in twee etappes volgde: eerst gesleept tot Steenberg en het jaar nadien naar de Schelde. De Pegasus staat nu naast de CNR-loods en een ieder die er een blik op werpt kan zich niet voorstellen dat het ding ooit gedreven heeft. Restaureren heeft geen zin meer, maar wel werd besloten om het volledig op te meten en te kiezen voor een degelijke herbouw aan de hand van de bekomen tekeningen. Met dit unieke project werd in 2008 begonnen. Aan de Schelde wordt weer een houten sloop gebouwd op de originele wijze!



Wat is een hengst?

De hengst was een typisch Vlaams sloopstypen en werd ooit enkel gebruikt door vissers van de linker oever van de Schelde. Daarom werd een hengst ook "een sloop van de katholieken" genoemd. Vooral vissers uit Kieldrecht voeren er mee. Door verzanding en het dichtslibben van de kreken "verhuisden" de hengsten steeds meer stroomafwaarts, naar havens in oostelijk Zeeuws Vlaanderen, langs het Verdronken Land van Saeftinghe en tot in Philippine en Boekhoute. Toen ook de Braakman verzandde trok een deel van de vissers met hun sloop noodgedwongen naar de Vlaamse kust (vooral die van Boekhoute) en anderen naar de Oosterschelde.

Anderen stopten gewoon met vissen en verkochten hun sloop voor een prikje naar vissers uit Yerseke, Zierikzee en Tholen. In de Oosterschelde waren toen immers de oester – en de mosselcultuur in volle opgang en de hengsten waren daarvoor prima, sterke werkschepen. Vanwege het relatief grote ruim waren ze uitermate geschikt om mosselen te vervoeren naar België. Wanneer ze ergens aanmeerden ging de kreet door het dorp: "de hengst is er", een teken voor de moeders om één van hun kinderen met een emmertje naar de waterkant te sturen. Mosselen waren immers een gewild – en niet te duur product.

Ga mee naar

de **Klassieke Schepen**beurs in Enkhuizen



zaterdag 6 november 2010

- * busreis van Gent (7u30), Antwerpen (8u30) en Breda (indien voldoende belangstelling)
- * bezoek aan de beurs (ticket inbegrepen)
- * themareceptie: Klassieke schepen gaan langer mee
- * vertrek terugreis rond 17u00



Watererfgoed Vlaanderen ontmoet Watererfgoed Nederland

Zorgeloos reizen naar de belangrijkste themabeurs van de Lage Landen -
Gezellig en interessant samen met andere watererfgoedzorgers - Ontdekking van de talloze aspecten van de
toekomstgerichte klassieke scheepvaart - Netwerken met gelijkgestemden - En veel meer...

Schrijf nu in

Reserveer met e-mail naar secr@watererfgoed.be en stort € 38 op de bankrekening 733-0554276-48 of IBAN BE11 7330 5542 7648 - BIC KREDBEBB op naam van Watererfgoed Vlaanderen vóór 29 oktober 2010

Inbegrepen: busreis, kosten chauffeur, toegang tot de beurs

Vermeld steeds de naam van wie inschrijft en de opstapplaats
Indien meer dan één persoon: som maal aantal inschrijvers en alle namen opgeven

De opstapplaatsen, een gedetailleerd programma en andere suggesties van dit bezoek aan de Klassieke Schepenbeurs in Enkhuizen worden naar het persoonlijk e-mail adres van alle deelnemers gemaild

Meer informatie: www.watererfgoed.be of bel +32 (0)475 902 524

Een organisatie van Watererfgoed Vlaanderen vzw

