



**Vlaamse vereniging  
tot het behoud**

**van  
historische vaartuigen vzw**

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

Nieuwsbrief 45 - november 2010

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

## Agenda:

**5 februari 2011**

Algemene Ledenvergadering,  
hotel La Royale Leuven  
(14.00u)

### 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  
touwboot Brabo III  
(ledenadministratie)  
0(032) 476 52 22 64

E-mail:

[info@historisch-vaartuig.be](mailto:info@historisch-vaartuig.be)  
redactie nieuwsbrief:  
[vbhvredactie@yahoo.com](mailto:vbhvredactie@yahoo.com)

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

Beste leden,

Nu het vaarseizoen er zowat op zit kunnen velen van ons terugdenken aan een geslaagd seizoen met deelnames aan diverse erfgoed evenementen door heel Vlaanderen. Onze boten hebben zich weer aardig in de kijker geplaatst, en we hopen zo dat het publiek steeds meer voeling krijgt met onze passie: het behoud van ons varend erfgoed. De economische crisis mag dan een boosdoener zijn die veel budgetten doet krimpen, ook voor het beleid wordt het steeds duidelijker dat behoud van het erfgoed een echte meerwaarde biedt voor zowel het toerisme als de economie. Het is nu aan ons om onze plaats in de erfgoedwereld te bestendigen.

Vlaanderen is een waterland bij uitstek dat in niets hoeft onder te doen voor Nederland. Toch slagen onze noorderburen er blijkbaar beter in om varend (en dus mobiel) erfgoed in te passen in het erfgoedbeeld. Initiatieven vanuit de behoudsorganisaties daar zoals de "varend erfgoed carroussel" waarbij varend erfgoed telkens een andere ligplaats inneemt in een aantal museumhavens gaan dit zeker stimuleren. Steeds meer cijfermateriaal komt op deze wijze naar boven omtrent meerwaarde voor historische kernen aan het water, aan varend erfgoed verwante economieën en dies meer. Cijfers die in Vlaanderen dan weer kunnen bekeken worden om ook eindelijk initiatieven te gaan nemen om eens tot een daadwerkelijke museumhaven te komen. Welke stad zou dit als eerste gaan realiseren: Antwerpen, Gent, Brugge, Kortrijk, Mechelen, Dendermonde, Hasselt of nog een van de talloze andere steden met een overduidelijke link met water of voor sommige zelfs de titel "wereldhaven" waardig?

Tot nu toe wordt er veel gepalaverd en is er nog geen enkel resultaat de naam museumhaven waardig. Geen enkele stad neemt het initiatief. Uit angst? Heeft men dan schrik dat het varend erfgoed geen toeristen zal lokken? Buitenlandse voorbeelden en onze eigen varend erfgoed evenementen bewijzen het tegendeel. En zo is de cirkel weer rond: varend erfgoed moet VAREN, varend erfgoed is geen immobiel erfgoed dat ergens op een plaats moet liggen te liggen. Het moet bewegen, een actief beeld van de scheepvaartwereld tonen met alle facetten. Onderhoud is noodzakelijk om het erfgoed te bewaren en het uitvoeren van dit onderhoud en zelfs restauraties in een museale haven zal een meerwaarde blijken te bieden voor alle partijen. Zo hopen wij dat toekomstige museumhavens in Vlaanderen een pleisterplaats zullen worden voor zowel varend erfgoed van alle windstreken als erfgoed van havenarbeid, scheepsambachten enz. Hopelijk zullen deze actieve museumhavens een regelmatig wisselend beeld van diverse schepen bieden om zo een permanente aantrekkingspool voor erfgoedliefhebbers te kunnen worden.

De toekomst zal de manier van behoud van ons erfgoed bepalen...

Namens het bestuur, uw voorzitter

Dirk Ramakers

## “Acta est fabula”?

Het Maasland voor L'Anker startte in 2004 als een evenement met dubbel doel: het promoten van de toeristische site Tivoli te Lanklaar en het promoten van het varend erfgoed. De eerste editie bleek al gelijk een schot in de roos. In 2009 scheerde het evenement met de viering van het tienjarig bestaan van Hotel Beau Séjour zo mogelijk nog hogere toppen met een uitermate gesmaakte historische evocatie, zeker naar interactie met de lokale verenigingen toe. Editie 2008 werd op vraag van de stad Dilsen-Stokkem verplaatst naar 2009. Deze editie stond in het teken van “170 jaar scheiding der Limburgen” en was mede door de betere locatie aan de zijde van Tivoli weer een voltreffer.

Door verweving met de varend erfgoed evenementen te Panheel, Maasbracht en Maastricht werd zelfs internationaal gescoord. Zonder twijfel kan de organisatie stellen dat beide oorspronkelijke doelstellingen zijn verwezenlijkt: het Maasland voor L'Anker staat hoog op de agenda van varend erfgoed liefhebbers en heeft diverse initiatieven rond en investeringen in de prachtige Tivoli site teweeggebracht met daarbij de onontbeerlijke opwaardering en ontsluiting.

In 2011 was de volgende editie gepland. Helaas kan deze editie niet doorgaan wegens unisono inzetten van financiën, sponsoring en logistieke middelen van zowel provincie Limburg als stad Dilsen-Stokkem voor het Oud Limburgs Schuttersfeest dat het eerste weekend van juli (en waarschijnlijk worden de wedstrijden het erop volgende weekend verder gezet) doorgaat te Stokkem. Natuurlijk wensen wij dit evenement alle succes toe. Voor onze organisatie is het echter jammer dat na de eerdere geslaagde edities er geen duidelijke interesse vanuit de stad is om, samen met de vrijwilligers die het al die keren hebben gedragen, mee te helpen oplossingen uitwerken voor een structurele verderzetting van dit evenement.

Wij houden er aan al de behoudsorganisaties, schippers, bemanningen, vrijwilligers, medewerkers, kortom iedereen die ertoe heeft bijgedragen het Maasland voor L'Anker succesvol te maken, zeer te danken voor hun onmisbare inzet.

Tot ziens!

Namens het organiserend kernbestuur,  
Hubert en Dirk Ramakers



# Baileybruggen

door Wim de Graaf, IJtunnel 1

Als vervolg op het artikel over de Vierendeelbrug in de vorige editie, wijden we nu een stuk aan de zogenaamde Baileybrug. Een Baileybrug is een brug die bestaat uit standaardsegmenten en als zodanig zeer snel opgebouwd kan worden. De basis van het ontwerp is een vakwerkbrug. Dit type brug is in eerste instantie ontworpen voor toepassing door de genietroepen van het leger en kan maximaal 60 meter vrij overspannen en zware voertuigen dragen. Zij is nog steeds in gebruik voor militaire en civiele toepassingen en wordt wereldwijd beschouwd als een knap staaltje militaire techniek.



## Ridder Donald

De brug is ontworpen door de Brit Donald Bailey, die als burger werkzaam was voor het Britse ministerie van Defensie. Hij bouwde modellen van bruggen als hobby. Nadat hij het model aan zijn superieuren toonde werd het ontwerp in 1943 in gebruik genomen in Italië. Hierna werd de productie drastisch opgevoerd in zowel Groot-Brittannië als de Verenigde Staten. Donald Bailey is voor dit ontwerp geridderd.

Het ontwerp van de Baileybrug maakte echter inbreuk op een eerder patent van de Callender-Hamilton brug. De ontwerper van deze brug, A.M. Hamilton, tekende hierop met succes beroep aan bij de Royal Commission for Awards to Inventors. De Baileybrug had echter een aantal voordelen op het ontwerp van Hamilton.

## Ontwerp

De segmenten van de brug zijn ontworpen om zonder bijzonder gereedschap en zonder een hijskraan geplaatst te kunnen worden. De segmenten zijn licht genoeg om door een aantal mensen getild te worden, en zijn ontworpen met voldoende tolerantie dat onderdelen die in verschillende fabrieken gemaakt zijn onderling uitwisselbaar zijn.

*Baileybrug bij Postel*



De lengte en draagkracht van de brug kunnen variëren naar de wens van de gebruikers door het plaatsen van extra segmenten, zowel in de lengte als de breedte. Zo kunnen de zijpanelen versterkt worden door er extra panelen tegenaan te bevestigen. De basiselementen van de brug zijn 3,05 meter lang. Ze bestaan uit 1 of meerdere zijpanelen, stalen draagbalken (of dwarsdragers, welke 6 meter lang zijn) die bevestigd worden tussen de zijpanelen aan beide kanten met daarop stalen profielen in de lengterichting van de brug (langsliggers). Het dek van de brug wordt gemaakt van houten planken die op de langsliggers bevestigd worden.

## Bouw

De brug wordt op locatie gebouwd. Zodra een sectie van 3,05 meter lengte gereed is wordt deze op rollers doorgeschoven waarna de volgende sectie eraan vastgemaakt wordt. Dit proces wordt herhaald totdat de brug de overkant van de rivier bereikt heeft. De brug balanceert hierbij steeds op de rollers, waarbij het brugdeel wat nog op de oever ligt uiteraard altijd langer moet zijn dan het vrij uitstekende deel. Om de doorbuiging van het vrije einde te compenseren wordt er een "neus"constructie aan de brug bevestigd, welke omhoog gericht staat. Na het bereiken van de definitieve ligplaats wordt deze 'neus' afgebroken en wordt het brugdek aangebracht.

Op onderstaande foto is te zien hoe een groep soldaten in een tropisch land een Baileybrug opbouwt.



## Gebruik

Er zijn legendarische verhalen bekend over het gebruik van Baileybruggen. De eerste brug werd onder vuur bij Leonforte gebouwd. Toen deze brug de overkant bereikt had, was hij door beschietingen van tanks en zware artillerie niet meer in staat om grote belastingen te dragen. Omdat het vervangen van de beschadigde zijpanelen betekende dat de brug afgebroken moest worden werd besloten om nieuwe zijpanelen tegen de beschadigde te bevestigen. Dit werd later een standaardmethode.



*Baileybrug bij Blauwe Kei, Lommel*

In de Tweede Wereldoorlog werden alleen al in Italië ruim 3000 Baileybruggen gebouwd met een totale lengte van 90 km om de door de Duitsers en Italianen vernietigde bruggen te vervangen. De langste brug werd over de Sangro gebouwd met een lengte van 343 meter. In België waren er zo'n 60 te vinden; heden ten dage zijn er in Vlaanderen nog ruim dertig aanwezig.

# Nieuwe bruggen Zennegat Mechelen

Bron tekst en afbeeldingen: [www.wenz.be](http://www.wenz.be) (Waterwegen en Zeekanaal NV)

05/10/2010 - Aan het Zennegat in Mechelen heeft Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits vandaag het startschot gegeven voor de bouw van niet één maar twee nieuwe bruggen. De bruggen zijn van groot belang voor zowel het functionele als het recreatieve fietsverkeer in de regio. Ze passen in de plannen van minister Crevits om meer fietssnelwegen te realiseren. Minister Crevits investeert 1,4 miljoen euro in de bouw van beide bruggen in Mechelen.

De jaagpaden langsheen Rupel, Dijle, Zenne en kanaal Leuven-Dijle worden bijzonder intensief benut door fietsers en wandelaars. Het Zennegat ligt op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk. Fietsers kunnen vanuit Rumst en bij uitbreiding zelfs vanuit Boom via de jaagpaden en de nieuwe bruggen naar Mechelen rijden. Het ligt op de route die het woon-werk en het woon-schoolverkeer veiliger en comfortabeler maakt. De twee nieuw te bouwen fietsbruggen aan het Zennegat zullen dus een grote meerwaarde hebben. Op dit moment wordt er werk gemaakt van een fietssnelweg tussen Mechelen over Aarschot tot Diest. Daarvoor worden jaagpaden verhard en komen er ook nieuwe bruggen. Fietssnelwegen zijn ook nuttig voor korte verplaatsingen naar school, werk en winkel.

De jaagpaden zijn ook opgenomen in de wandel- en fietsroutenetwerken van de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant. Het Zennegat in Mechelen ligt centraal in dit gebied. Deze historische site rond de sluis aan de monding van het kanaal Leuven-Dijle vormt dan ook op zijn beurt een belangrijke toeristische trekpleister die vooral in de zomermaanden op veel belangstelling kan rekenen.

De ontsluiting van het Zennegat voor wandel- en fietsverkeer is nu niet ideaal. Sinds de sluisdeuren enkele jaren geleden om veiligheidsredenen werden afgesloten lag er weliswaar een voorlopige vlottende brug om het kanaal over te steken, maar om ook de Zenne te kruisen moest men een omweg maken van bijna drie kilometer, via de drukke baanbrug in Heffen.

Ter vervanging van de voorlopige brug komt er nu een nieuwe kleine beweegbare fietsers- en voetgangersbrug over het kanaal Leuven-Dijle. Iets verderop wordt een vaste fietsers- en voetgangersbrug gebouwd over de Zenne.

Bij het ontwerpen van beide nieuwe bruggen is bijzondere aandacht besteed aan de inpassing in de omgeving. Het Zennegat is immers niet alleen beschermd als landschap, de ganse zone kent ook een hoge natuurwaarde. De nieuwe bruggen, ontworpen door het gerenommeerde Frans-Oostenrijkse architectenbureau Feichtinger Architectes, zullen door hun transparantie en elegantie dus ook als openbare bouwwerken een meerwaarde bieden aan de omgeving.

De bouwwerken worden uitgevoerd door aannemer Soetaert NV en zullen klaar zijn tegen het volgende toeristisch seizoen. De kostprijs voor beide bruggen bedraagt ruim 1,4 miljoen euro.

Vlaams minister Hilde Crevits: "Vlaanderen heeft een Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk van 12.000 km en de jaagpaden spelen daarbij een belangrijke rol. Met de nieuwe bruggen over de Zenne en het kanaal Leuven-Dijle breien we een extra verlengstuk aan de fietssnelweg. Waterwegen en Zeekanaal en De Scheepvaart hebben in de schoot van het Fietsteam talrijke voorstellen gedaan voor de verdere uitbouw van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk. Het Fietsteam coördineert die voorstellen zodat we ook op het vlak van het fietsverkeer in Vlaanderen de missing links weg kunnen werken."

## Inplanting bruggen Zennegat en Zenne



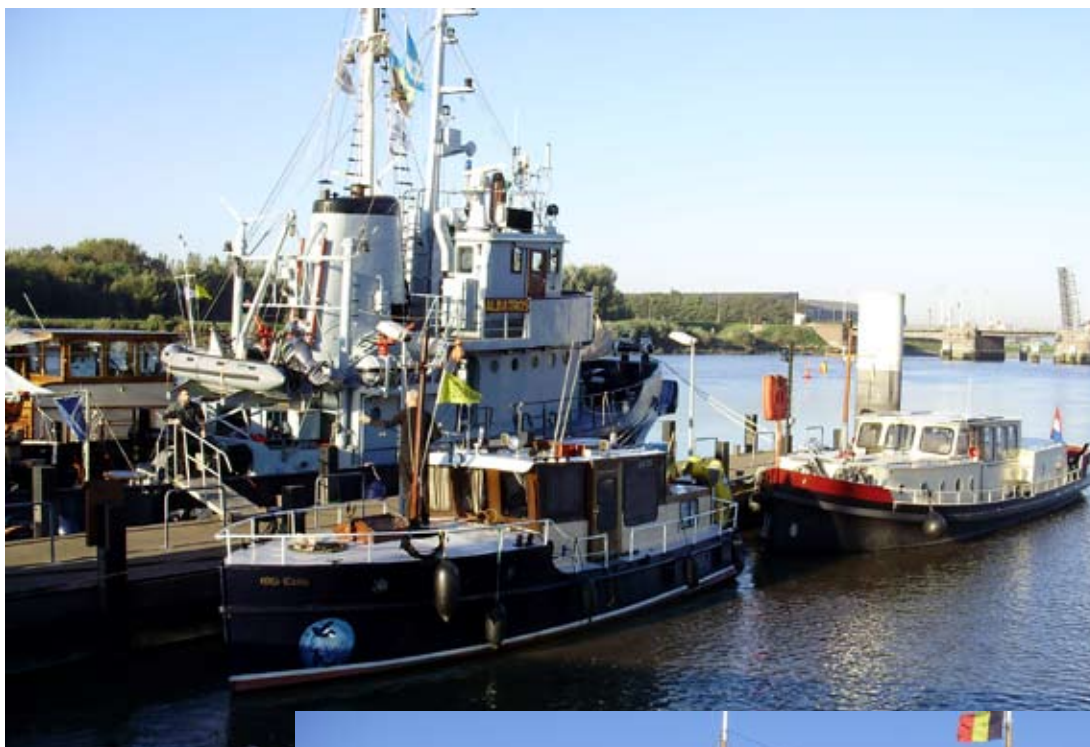
Geplande brug Zenne (afdeling Zeescheide)  
Foto vrijgegeven voor publicatie mits bronvermelding (Waterwegen en Zeekanaal NV)



Geplande brug Zennegat  
Foto vrijgegeven voor publicatie mits bronvermelding (Waterwegen en Zeekanaal NV)

## Nergens anoniem

Enkele foto's van VVBHV-leden in actie tijdens het evenement te Boom...



V.l.n.r.  
Old Lady,  
IJtunnel 1

Aan de buitenkant:  
mslb Kobbe

Ook op de foto:  
Vrouwe Nele,  
Albatros



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

# Denk aan uw vlaggenbrief...

door Greet en Luc Honsia, boeierschuit Ziet op u Zelve

## Is uw vlaggenbrief nog niet vervallen?

**U dient deze uiterlijk dertig dagen voor de vervaldag aan te vragen!!!**

**Let op, het adres voor de aanvraag is gewijzigd:**

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (Maritiem Vervoer)  
T.a.v. directie scheepvaartcontrole  
Posthoflei 5  
2600 Berchem

De kantoren zijn geopend van 9 tot 12 u en van 14 tot 16 u

**Kijk ook op [www.mobiliteit.fgov.be](http://www.mobiliteit.fgov.be)**

Vooraf dient u een storting te doen van 50 euro bij bank van de post:

- Koloniënstraat 56, 1000 Brussel
- IBAN: BE18 6792 0058 3165
- BIC: PCHQBE33
- GESTRUCTUREERDE MEDEDELING: +++530/4108/26448+++

**Opgepast! Uw vlaggenbrief vervalt ook:**

- als de inschrijving in het register der pleziervaartuigen wordt doorgehaald;
- als er een wijziging optreedt in de gegevens die moeten vermeld staan op de vlaggenbrief;
- vijf jaar na uitgifte; een nieuwe vlaggenbrief moet worden aangevraagd uiterlijk dertig dagen voor de vervaldag en wordt slechts afgegeven nadat de vorige vlaggenbrief is ingeleverd;
- bij verkoop van het vaartuig; de originele vlaggenbrief dient terug gestuurd te worden.

# Kanalen in de kijker

Bron: Wikipedia

Het Albertkanaal: het symbool van de Belgische onafhankelijkheid van Nederland. Vanaf de 16de eeuw zijn pogingen ondernomen een kanaal te graven dat de Maas met de Schelde moest verbinden en zo Antwerpen met het Luikse verenigde. Nederland heeft steeds geprobeerd het vervoer over de Nederlandse wateren via Rotterdam te laten lopen. De ontworpen kanalen waren tegelijk vaak als verdedigingswerken bedacht.



(foto: kaartje Albertkanaal)

Nadat de Belgen hun onafhankelijkheid verworven hadden maakten de Belgische Kamers in 1839 vaart met de verbinding tussen Antwerpen en de Kempen, die te kampen hadden met een watertekort. Tussen 1839 en 1863 werden vervolgens inderdaad een aantal Kempische kanalen gegraven, die aansluiting hadden op de Zuid-Willemsvaart. Als verbinding tussen Antwerpen en Luik bleven die kanalen echter problematisch: de doorgang door Maastricht was zo gecompliceerd dat een passage er 4-8 dagen duurde.

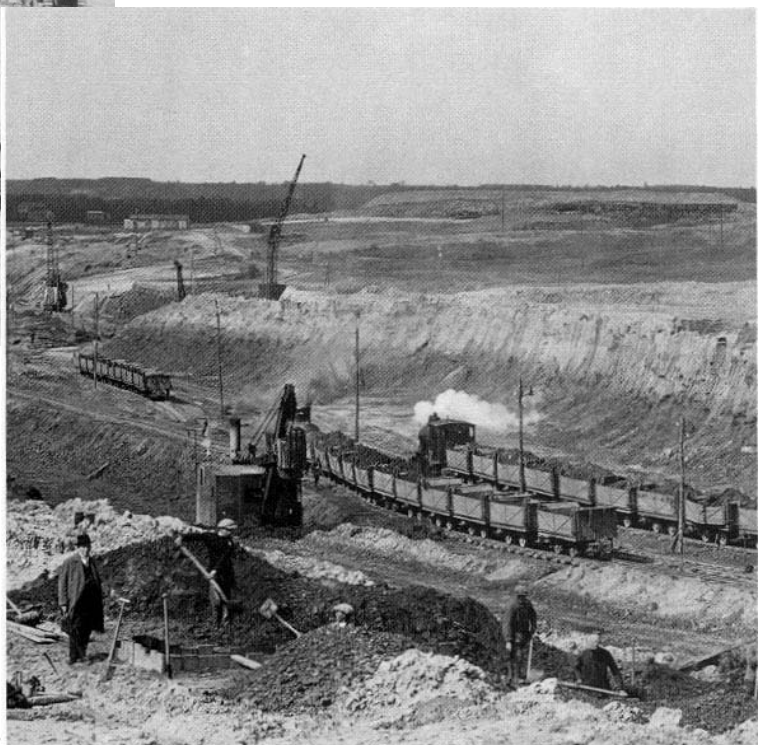
De ontdekking van de Kempische steenkool in 1901 maakte dit probleem acuut. Nederland wilde het probleem wel oplossen door de Maas van Visé tot Maastricht te kanaliseren en zo de verbinding via de Zuid-Willemsvaart en Rotterdam leggen. De Belgen verzetten zich hiertegen – zij wilden uiteraard de verbinding liever over Belgisch grondgebied laten verlopen. De politieke strijd spitste zich toe in 1925, toen de Nederlandse Tweede Kamer een compromis kanaalverdrag verwierp en de verbeteringen op eigen bodem via het Julianakanaal realiseerde. Hierdoor dreigde het transport vanuit en bestemd voor het Luikse industriegebied via Rotterdam te gaan lopen.



graafwerken Vroenhoven

naar 5-8 dagen moeten terugbrengen. Het Nationale Fonds voor Grote Werken opteerde voor een dergelijke kanaalverbinding, aangevuld met een kort verbindingskanaal tussen Briegden en Neerharen. Dit verbindingskanaal moest het nog te graven kanaal verbinden met de Zuid-Willemsvaart, zodat deze laatste voorzien bleef van voldoende water.

Dit was de aanleiding voor de Belgische overheid om de oplossing voor een rechtstreekse verbinding tussen Luik en Antwerpen via de Kempen uitsluitend op eigen bodem te zoeken en vooral de enclave Maastricht te omzeilen. Het nieuwe kanaal zou geschikt moeten zijn voor schepen van 2000 ton en duur van de vaart tussen Luik en Antwerpen van 16



graafwerken bij Eigenbilzen





Het nieuwe kanaal diende echter ook een militair doel. Juist omdat Nederland Maastricht nauwelijks verdedigde, wilde België een eigen verdedigingslinie vlak achter de noordoost grens. Samen met de Franse Maginotlinie vormde het een bescherming tegen een aanval uit het oosten. Via de sluisen kon men het kanaal namelijk tot aan de rand vullen of het water juist lozen. Ook bouwde men op de westelijke dijk talrijke bunkers en weerstandsnesten op gezichtsafstand van elkaar. Het nieuwe kanaal moest als dekkingstelling gaan fungeren, die zo lang gehouden kon worden tot de bondgenoten de weerstandsstelling met een uitgebreid stelsel van forten van Antwerpen via Namen tot de Franse grens bereikt hadden (de KW-linie). De ontruiming van het Rijnland door de Geallieerden en de opkomst van de Nazipartij in Duitsland rond 1930 maakte dit des te urgenter.

De eerste spadesteek werd op 31 mei 1930 gegeven door koning Albert I. De officiële opening van het volledige kanaal gebeurde door koning Leopold III en koningin Elisabeth op 30 juli 1939 tijdens het "Saison Internationale de l'Eau" te Luik, een festival dat meerdere maanden zou duren, maar vroegtijdig werd afgebroken in september door het uitbreken van Wereldoorlog II. Tijdens het festival werd ook het standbeeld van Albert I onthuld dat de ingang van het kanaal beheerst. De echte ingebruikname kwam er pas in 1940, maar bij de Duitse invasie op 10 mei 1940 werden vrijwel alle bruggen en sluisen vernield. Daardoor werd de eigenlijke exploitatie ervan verschoven tot in 1946.

*Standbeeld Albert I*

Het kanaal verbindt Antwerpen met Luik en heeft een lengte van 129,5 km. Het kanaal werd oorspronkelijk gebouwd voor schepen met een max. capaciteit van 2000 ton en er werd uitgegaan van een trafiek die op termijn 15 miljoen ton zou bedragen. Dit volume werd door de na-oorlogse economische boom al bereikt medio jaren 50 en in 1969 werd het recordcijfer van 40 miljoen ton bereikt. Om het hoofd te bieden aan deze groei werd al snel beslist om het kanaal te moderniseren. Na de verbredingswerken en het vervangen van bruggen en sluisen is het kanaal nu toegankelijk voor duwvaartkonvoeien van 4 bakken tot 9000 ton. De diepgang bedraagt 3,40 m en de vrije hoogte is 6,70 m. Het traject tussen de Antwerpse haven en de sluis van Wijnegem blijft echter een flessenhals. Omwille van de industrie langs het kanaal kon men hier onvoldoende verbreden waardoor men maximaal met 2 duwbakken (dus 4500 ton) kan varen. Oorspronkelijk wilde men dit probleem omzeilen door tussen Oelegem en Zandvliet het zogenaamde duwvaartkanaal te bouwen. De werken werden wel gestart maar vooral onder druk van milieuactivisten werd het project voortijdig afgeblazen. Stille getuige van de plannen is de zogenaamde E10 plas te Brasschaat en Schoten.

In de jaren dertig duurde het zeven dagen om van Antwerpen naar Luik te varen. Momenteel wordt deze afstand gevaren in ongeveer 18 uur. Sinds de ingebruikname van het Rijn Donaukanaal in 1992 (de laatste missing link), kan een binnenschip nu van Antwerpen tot de Zwarte Zee varen. Het Albertkanaal is behalve voor de navigatie ook van groot belang voor de drinkwatervoorziening van de regio Antwerpen die afhankelijk is van het Maaswater dat via het kanaal wordt aangevoerd. Tussen het kanaal en de wegen was er te weinig plaats om met woningbouw te beginnen. Maar wel plaats genoeg voor industrie. Zo zijn er enkele belangrijke industriegebieden langs het kanaal ontstaan, zoals bijvoorbeeld Herentals Industrie en Ravenshout in Beringen.

Tussen Luik en Antwerpen is er een hoogteverschil van 56 meter. Om dit verval te overbruggen werden er zeven sluiscomplexen met telkens drie sluisen gebouwd: Wijnegem, Olen, Kwaadmechelen, Godsheide (Hasselt), Diepenbeek, Genk en Ternaaien. In deze laatste sluis is het verval het grootst: 13,94 meter. Een nieuwe, vierde sluis van 200 m x 25 m is hier al gepland.



*sluisencomplex bij Ternaaien*

Bij de planning van het Albertkanaal werd beslist om het hoger gelegen plateau tussen Genk en Luik niet te overwinnen door sluisen maar middels het graven van een tot 60 meter diepe kloof (Sint Pietersberg bij Kanne, even ten zuiden van Maastricht). Tussen Ternaaien en Luik “zweeft” het kanaal dan weer als het ware boven de lager gelegen begane grond.

Het Albertkanaal staat in verbinding met een aantal, doorgaans oudere en kleinere kanalen die samen het “netwerk der Kempense kanalen” vormen: de kanalen van Bocholt naar Hertentals, van Dessel over Turnhout naar Schoten, van Dessel naar Kwaadmechelen en van Briegden naar Neerharen. Drie korte Waalse kanalen verbinden het kanaal telkens met de Maas: Canal de Lanaye, Canal Haccourt-Visé en Canal de Monsin.



Vroenhoven

Vijfzestig bruggen overspannen het kanaal. Dit betekent één brug om de twee kilometer. In een dichtbevolkt land als België bleek dit het minimum. Vanaf de jaren 1960 geniet het Albertkanaal een tweede leven. In 1983 werd het kanaal weer belangrijk verbreed. Het waterbekken werd verbreed en gemoderniseerd. Ook was het realiseren van de kanaalbedding een technisch huzarenstukje. Bovendien werd het Albertkanaal een 130 kilometer lange experimenteerruimte voor het bouwen van bruggen. Slechts enkele werden gerecupereerd en een aantal

nieuwe bruggen werd uit beton opgetrokken.



nieuwe brug Albertkanaal

Reeds in de jaren 1990 drong zich een nieuwe moderniseringsfase op door de snel groeiende containertrafiek vanuit de Antwerpse haven. Het vervoer over het water door middel van lichters en duwbakken bleef groeien. Om deze groei op te vangen moest het kanaal verbreed worden en de bruggen verhoogd. Na jaren van politieke discussies werd het kanaal aan het begin van de 21ste eeuw op verscheidene plaatsen gerenoveerd. Desondanks blijft het gedeelte tussen Wijnegem en de haven een knelpunt door de smalle breedte en te lage bruggen. In 2004 werd door de Vlaamse regering besloten over te gaan tot verbreding. Tegelijk wil men de vele verouderde industrieterreinen op

dit stuk aanpakken. In de loop van 2007 volgden voorbereidende werken en informatievergaderingen. In 2008 werd dan begonnen met de werken, welke verlopen in verschillende fases. De verhoging van de bruggen is gepland in 2 fases: tussen 2008 en 2014, en tussen 2014 en 2016. De verbreding verloopt volgens een aparte planning en moet tussen 2008 en 2016 afgerond worden.

## Oeschaertiaentje (6)

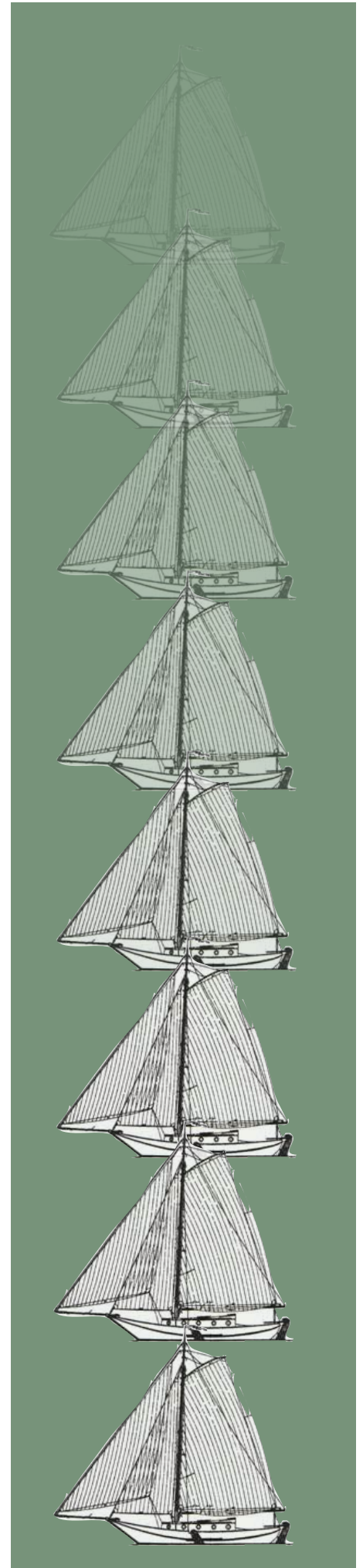
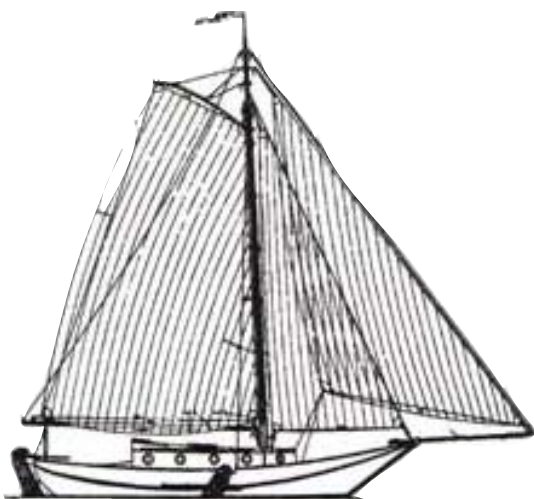
door Fernand van den Keybus

Onze hond is lief: dat ben ik trouwens ook. Maar zij heeft een streepje voor: ze is namelijk van het "schone geslacht" (bij de honden natuurlijk). Dat verklaart alles: ze staat of zit overal in de weg, loopt aan dek iedereen ondersteboven, wandelt in haar onschuld naar het voordek als de fok gehesen wordt, raakt verward in het fokval, moet vierklauwens gered worden uit het zeil of knabbelt aan de fokkeschoten. Of ze valt overboord als ze zich draaien wil in het gangboord, waarbij dat vallen liefst in modder eindigt, ze wordt gered met levensgevaar, schudt water en modder uit haar pels in onze soms niet(?) overhoop liggende kajuit, zodat heerlijke geuren rondrijven; ze blaft iedereen aan precies alsof ze ze ook wel rauw lust, ze strekt zich in al haar glorie in een van de dubbele kooien uit, enfin, het beest betekent een bron van rust, comfort en gezelligheid aan boord.

Maar één ding is jammer: waarom is een boxer niet in een héél klein zakformaat te krijgen?

In ons onofficieel dagboek door mijn dierbare halve trouwboek bijgehouden, lees ik: "vrijdag -Walsoorden: eerste liefde Arno-Raksha". Dat is alles wat er geboekstaafd staat. Maar wat een tragedie en lijden schuilen erachter... voor mij althans. Want in die "Arno-eerste liefde" ging het om een volwassen lassie!

Ik zet, met veel last en gesakker, onze lieve dertigkilo Raksha twee meter hoger aan de wal. Rustig en plichtmatig laat ik het beest plechtig haar plasje plegen en wandel nog wat rond. En ziedaar, in al zijn pracht en glorie: de sprookjesprins, Arno genaamd. "Voort beest, ksst, loop naar je moeder, z' heeft een mol gebakken, hup, weg...". Niks aan te doen, aandringen blijft hij, aangevuurd door het kontgedraai van mijn wulpse hond. Verdrie, hij wordt zowaar...hm handtastelijk! Ik voel direct mijn kuisheidsopvoeding in opstand komen en besluit heel dapper mijn beest te redden. Ik neem d'r in mijn armen en probeer ermee tot aan de boot te komen. Ah neen, zegt Arno, zo niet! En daar begint hij zowaar een aanval in regel op mijn voortbewegingsinstrumenten! Het wordt een wanhopige vlucht. Vallend en struikelend raak ik tot aan de steiger, gooi mijn zoete last aan dek, waar het beest met een bons terecht komt: schrikkerig, maar maagdelijk onbevlekt. Trots en uitdagend tart ik dan de belager, die, geslagen als een hond, afdruipt.



# Welkom nieuwe leden

## Johanna

Naam eigenaar:	<b>Seppe en Diewerke Schueremans-van Es</b>
Type schip:	<b>heve-aak</b>
Bouwjaar:	<b>1903</b>
Werk:	<b>Dodewaard (NI)</b>
Afmetingen (l x b x d):	<b>24,5 x 4,48 x 1,04 m</b>
Motor:	<b>6 cyl DAF 575</b>
Thuishaven:	<b>Antwerpen</b>

De Johanna is een geklonken stalen heve-aak, de grote broer van de hagenaar die bekend stond als snel zeilend rivierschip. Ze heeft een tonnenmaat van 94 ton en was oorspronkelijk een zeilend vrachtschip. Rond 1959 is er een motor ingebouwd, en zo heeft ze tot de jaren 1970 vracht gevaren op de Europese waterwegen. Toen ze met haar 94 ton economisch niet langer interessant was, is ze uit de beroepsvaart gegaan. Via het kadaster en de boeken van de oude meetbrieffdienst in het scheepvaartmuseum van Rotterdam hebben de huidige eigenaars aan de hand van de meetbriefnummers enorm veel info over het verleden van hun schip kunnen achterhalen. Meer over dit schip in de volgende editie van deze nieuwsbrief!



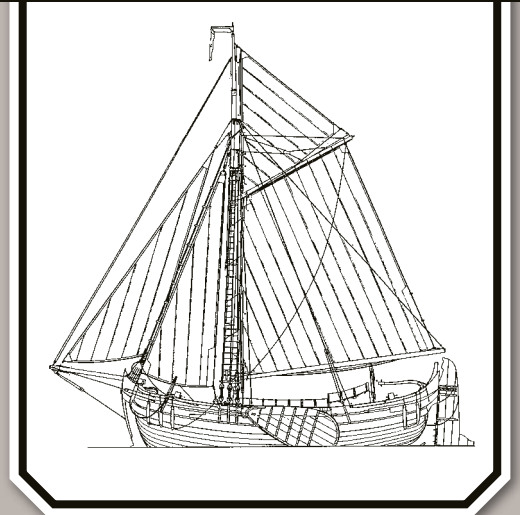
# UITNODIGING

Maurice Kaak

## *Vlaamse & Brabantse binnenschepen*

*uit de 18<sup>e</sup> & 19<sup>e</sup> eeuw*

Vergeeten vaktaal en oude constructies



*De deputatie van de Provincie Oost-Vlaanderen heeft  
het genoegen u uit te nodigen tot de presentatie van het boek*

**“Vlaamse & Brabantse binnenschepen uit de 18e & 19e eeuw. Vergeeten vaktaal en oude constructies”**  
van Maurice Kaak

op **vrijdag 26 november 2010** - om **15.00u**  
op de **Scheepswerven Baasrode**  
Sint-Ursmarusstraat 137-141 - 9200 Dendermonde (Baasrode).



*Na de officiële voorstelling van het boek door gedeputeerde voor cultuur Jozef Dauwe, wordt u een drankje en een hapje aangeboden.*

*Daarbij aansluitend zal het bestuur van de vzw Scheepvaartmuseum Baasrode u de toekomstplannen van de vereniging uiteenzetten.*



**Maurice Kaak** (°Antwerpen 1933) is een alom erkende autoriteit op het vlak van varend erfgoed. Hij was jaren lang restaurateur van de historische scheepscollectie van het Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen en hij stichtte in het begin van de jaren 1990 op de Scheepswerven Baasrode een modelbouwklas, die sindsdien unieke museumstukken voortbrengt. In het gerenommeerde vaktijdschrift Spiegel der Zeilvaart publiceerde hij maar liefst 50 wetenschappelijk doorwrochte bijdragen over historische scheepstypes.

In zijn boek, dat 300 rijk geïllustreerde bladzijden telt, reconstrueert hij tot in de kleinste details 9 verschillende schepen, die van het einde van de 18e eeuw tot diep in de 19e eeuw in Baasrode werden gebouwd. Hij dringt daarbij ook door tot de vergeten vaktaal van de scheepsbouwers uit die tijd.

Zijn boek is zonder meer een onmisbaar naslagwerk voor al wie geïnteresseerd is in het varend erfgoed in de Nederlanden.

Wie vóór 26 november het boek bestelt (tel. +32 9 267 72 71 of email: [hilde.de.mulder@oost-vlaanderen.be](mailto:hilde.de.mulder@oost-vlaanderen.be) met vermelding van naam, adres en aantal), ontvangt het voor € 25 + verzendingskosten (na betaling van de factuur). Ook op de dag van de presentatie zelf kan je het ter plekke aan die prijs meenemen. Daarna bedraagt de verkoopprijs 30 euro (+ verzendingskosten).