



Vlaamse vereniging  
tot het behoud

van  
historische vaartuigen vzw

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

Nieuwsbrief 47 - januari 2011

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

## Agenda:

26 t/m 28 augustus 2011  
Temse in de Wolken

11 september 2011  
Open Monumentendag "Conflict"

16 t/m 18 september 2011  
Baasrode

### 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](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

*Luister naar de stemmen  
van het water.  
In 't water rust de  
wijsheid van de aarde.  
Vuur is schoon,  
maar bedriegt de zinnen.  
Water woont met nacht in  
droomtijd samen.*

*Laat het water langs je  
oren ruisen.  
Sluit je ogen toe en wees  
tevreden.  
Nebel is een functie van  
het licht.  
In de nacht spreekt water  
luid en helder.*

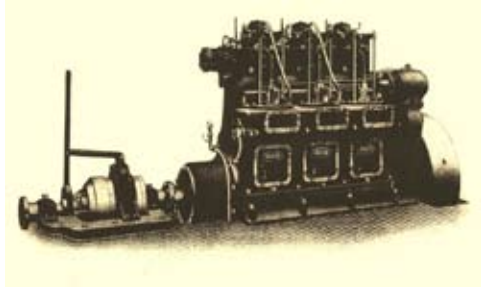
*T. van Baaren*

# Belgische motoren: AWA

door Wim de Graaf, IJtunnel 1

Bronnen:

- *Uitgeverij de Alk: "Horten en Stoten"*
- *Jelle Annemans*
- *Remy Catoir*
- *W.Huysmans coördinator bij het KTA en secr. van het Rijn- en Binnenvaartmuseum*
- *Broos Colman van de Brabo III, die de archiefdeur van de Brabo sleepdienst openkreeg*



**De Gentse ABC motoren zijn door Dirk Ramakers in 2004 beschreven. Na wat zoekwerk is het gelukt om twee stukjes over Guillaume Moës en zijn zonen te schrijven. Over AWA uit Brussel is zo mogelijk nog minder bekend, daarom wil ik in dit stukje een beeld van 50 jaar AWA motoren geven.**

*drie cilinder, AWA museum*

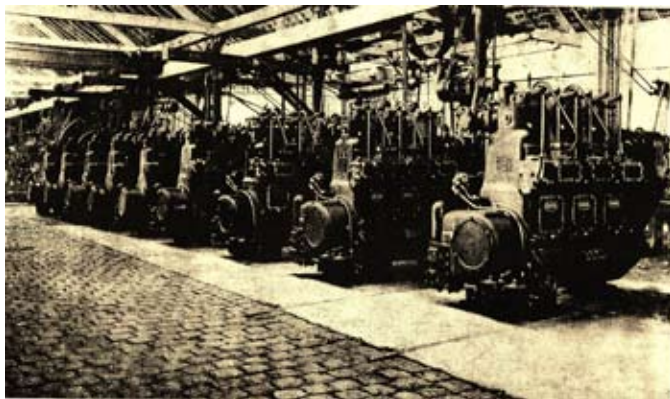
Op de OMD van 2008 ontmoet ik Jelle Annemans en raak met hem in gesprek. Hij woont op een spits met als hoofdaandrijver een AWA motor die nog "under construction" is. Maar als monumentenwachter weet hij in het Antwerpse wel drie spitsen en een sleper te liggen met een AWA motor in hun binnenste. Ook staat er een AWA in het Antwerpse Rijn- en Binnenvaartmuseum tentoongesteld. Hij biedt aan op zoek te gaan naar informatie over AWA. Enkele dagen later volgt een mailtje, het is een heel pak papier geworden dat bij aankomst net door de brievenbus blijkt te passen.

## Grondlegger

Egide Walschaerts (1820 -1901) was een Belgisch ingenieur. Hij werd geboren in Mechelen en studeerde in Luik. In 1842 ging hij aan het werk bij de Belgische Spoorwegen. Hij is vooral bekend als uitvinder van de "Walschaerts stoomverdeling". In 1844 vond hij namelijk een stoomverdeling uit die gebruikt zou worden in de meeste stoomlocomotieven. Dit type overbrenging laat toe om de openingsduur van de inlaat- en uitlaatkleppen te regelen, waardoor het stoomverbruik gereguleerd wordt en daarmee een economischer gebruik realiseert.

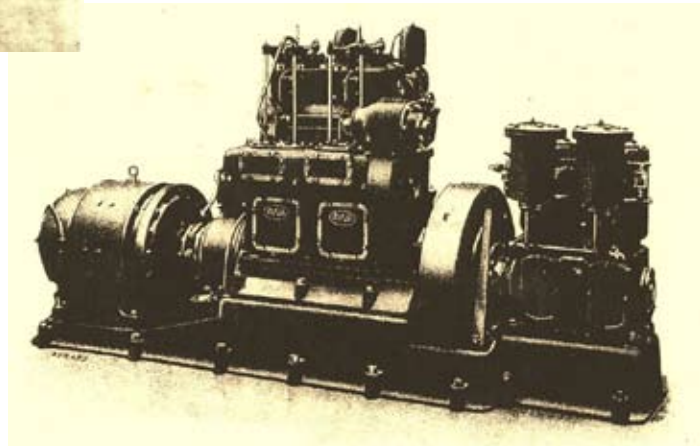


## Les Ateliers Walschaerts



Egide verlaat de spoorwegen en start in 1873 een bedrijf te Brussel gevestigd aan de Heldinnenplaats 6. Hij gaat daar onderdelen produceren voor machines en stoomlocomotieven. Na zijn stoom-regelklep uitvinding volgen er nog meer. Ernest Mennig is bij het overlijden van Egide bijna dertig jaar als ontwerper en later bedrijfsleider in dienst en zet het bedrijf voort. Het is door zijn impulsen en doorzetting dat de werkplaatsen van Walschaerts het concept van "diesel" omzetten in een productierijpe motor. Eind 1913 loopt het eerste prototype van de zware olie

motor, het is een verticale viertakt éencilinder. Maar gedurende de eerste wereldoorlog neemt de vijand bezit van de motor. Direct na de oorlog wordt er opnieuw een start gemaakt met de productie van de zware olie motor. In 1932 wordt de Zeeleeuw, een zeesleepboot gebouwd op de Boelwerf te Temse met hoofdmotor "Usines Carels" Gent viertakt 800pk, uitgerust met een hulpset van AWA.





In 1934 zijn de werkplaatsen goed voor meer dan zestig jaar praktijkervaring in de vervaardiging van motoren en de constructie van machines. Alles wijst erop dat zij bij de eersten waren die seriematig de vervaardiging van viertakt motoren voor zware oliën begonnen in België. In 1934 werd de eerste motorpakketboot in dienst genomen, de Prins Boudewijn, gebouwd bij de Cockerill Yards te Hoboken met twee twee twaalfcilinder Cockerill/Sulzer hoofdmotoren, tweetakt diesels 8500 pk. Zij werd ook uitgerust met hulpsets van AWA. Tijdens de proefreizen behaalde deze pakketboot een snelheid van 25 1/4 knopen, waardoor hij de snelste van de toenmalige handelsschepen werd.

De Antwerpse stadssleepboot de "Président Baron Albert Houtard" of "het nummer 11" was uitgevoerd met een AWA dieselmotor type MDV 561 C driecilinder viertakt 150 pk. Volgens de gegevens heeft de "11" van de Antwerpse Stedelijke Sleepdienst (ASS) gevaren van 1901 tot 1966. De sleper die van 1930 tot 1976 in dienst was, is de S1, in 1957 word de nummering veranderd in sleepboot "7". Deze boot is verkocht aan North Sea Industries te Brussel. De "8" is naar het KTA in Zwijndrecht gegaan als instructieschip. Ook hier was de hoofdaandrijver een AWA.



De dieselelektrische sleepboten S1 en 5 werden gebouwd bij "NV Scheepswerf en Gashouderbouw vh. Jonker en Stans" met een Deutz viercilinder motor. Na verbouwing in 1961 werden zij voorzien van een AWA, de verbouwing geschiedde bij "NV Scheepswerven De Toekomst" te Antwerpen. De AWA motor van de S1 en de 5 was een driecilinder viertakt van het type MDV 561C, bouwjaar 1960, die leverde 130 pk. De "11" werd in november 1965, samen met de "13", "14", "17", "18" en "19" verkocht aan R. De Smedt uit Antwerpen voor afbraak.

*Het volgende stuk tekst komt uit "Horten en Stoten" met toestemming van uitgeverij De Alk. De schrijver is Jos Hoffmann, een journalist uit Dinteloord die bij interessante schepen de "Vetput" in dook en daar de schipper interviewde maar ook altijd zorgde voor appelflappen bij de koffie van "zijn" bakkertje. In 2004 is Jos op 49 jarige leeftijd overleden tijdens noodweer op weg naar een bergingsklus bij het Hellegat, een hartstilstand hem fataal.*

#### \* Een schipperszoon verteld

Bram Seeldraijers is een schipperszoon en heeft van zijn vader die 66 jaar oud is in 2002 gehoord van de AWA. "Wat hij altijd over zijn jonge jaren als schipper vertelde, was dat hij morgens begon als het donker was, en ze pas weer stilhielden als het weer donker was en dat hij dan nog de machinekamer in moest om tot in de nacht aan die 180 pk AWA te sleutelen. Dat sleutelen was niet uit liefhebberij. "Na een dag varen moesten de kleppen worden geschuurd. En het was net of de fabriek dat wist, want voor dat werkje hoefden de koppen niet te worden gedemonteerd. Mijn vader vertelt altijd dat alleen de tuimelaars weggenomen moesten worden en dan konden de kleppen, die in een aparte bus zaten, er stuk voor stuk uitgehaald worden". Gemak bij een ongemak dus. "Ik ben trouwens benieuwd of er ergens nog een AWA diesel bestaat".

Bram, de lezers van de nieuwsbrief weten er nu wel een paar!



## Nergens anoniem



Temse in de Wolken © Concentra Media

Deze foto verscheen in de maand december in Gazet van Antwerpen als duiding bij een artikel. We zien enkele VVBHV-leden tijdens het evenement "Temse in de Wolken", dat afgelopen zomer plaatsvond op 28 en 29 augustus.

Van links naar rechts op de foto: touwenboot Brabo III langs zij mslb Kattenmeer; mslb Odilia; lemsteraak Jonge Sinjoor

## Bezoek onze website!



Op de VVBHV-website [www.historisch-vaartuig.be](http://www.historisch-vaartuig.be) is sinds kort een nieuw onderdeel beschikbaar getiteld "BUUR-ten". Onze vliegende reporter Wim de Graaf gaat regelmatig eens langs bij een varend erfgoed gepassioneerde. Zijn of haar verhalen kun je vervolgens lezen op de website. Extra lectuur dus, zeer de moeite waard. Komt u ook mee BUUR-ten?

## Jubileumeditie

Sinds het ontstaan van de VVBHV-nieuwsbrief zijn er inmiddels 46 edities verschenen, de editie die u nu leest is nummer 47. Nummer 50 komt in zicht! Het bestuur vond dit een mooie gelegenheid voor een jubileumeditie, welke in gedrukte vorm ook gebruikt kan worden als promotiemateriaal voor onze vereniging. Voor de 50ste editie willen we een extra dik nummer voorbereiden met kwalitatief hoogstaande artikels zoals u die van ons gewend bent. Weet u nog onderwerpen of denkt u bij uzelf "dat ze daar nu nog geen artikel aan gewijd hebben" – laat het ons weten! Mail ideeën en suggesties naar [vvhvredactie@yahoo.com](mailto:vvhvredactie@yahoo.com)!



## De IJzer – water met een verhaal



De IJzer is de kortste van de drie Belgische rivieren die in zee uitmonden (de andere twee zijn de Maas en de Schelde). Van deze drie is de IJzer wel de enige rivier die in België in de Noordzee uitmondt; de Schelde en de Maas hebben hun monding in Nederland. De IJzer heeft een totale lengte van 78 kilometer, waarvan 45 in België. De rivier ontspringt ten westen van Kassel in Noord-Frankrijk en heeft twee officiële bronnen: Buisscheure en Lederzele. Op Frans grondgebied wordt hij gevoed door de Penebeek, de Vuilebeek en de Herzele. De Zwijnebeek en de Heidebeek vormen een eind lang de grens tussen Frankrijk en België. In Nieuwpoort mondt de IJzer uit in de Noordzee.

IJzer bij Diksmuide

### Wereldoorlog I

De rivier de IJzer was tijdens de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) het tafereel van een stellingenoorlog met loopgraven, waarbij de Belgische en Duitse legers zich langs weerszijden van de rivier hadden ingegraven. In de eerste maanden van de Eerste Wereldoorlog trok het Belgische leger onder leiding van koning Albert I zich onder druk van de Duitsers terug tot achter de IJzer. Op 21 oktober 1914 beval het opperbevel aan de genietroepen om de polder van Nieuwendamme onder water te zetten. De genie werd hierbij geholpen door schipper Hendrik Geeraert, die later uit zou groeien tot een volksheld en de verpersoonlijking van het burgerverzet.



het sluisencomplex Ganzepoot te Nieuwpoort

Het onder water zetten van de polder was echter maar een tijdelijke verademing. Op zondag 25 oktober 1914 ondervraagt de Belgische stafofficier Prudent Nuyten de opzichter van de Noordwatering van Veurne, Karel Cogge, over de mogelijkheden om de gehele streek tussen Nieuwpoort en Diksmuide te inunderen. Cogge gaat op verkenning in het gebied, samen met de kapitein-commandant van de genie, en Hendrik Geeraert. Een eerste poging gaf niet de gewenste resultaten. Geeraert weet het opperbevel er echter toe te bewegen om de Overlaat van de Noordvaart te openen. Dit is één van de zes waterbouwkundige kunstwerken van het

sluisencomplex Ganzepoot in de achterhaven van Nieuwpoort. De overlaten zorgen voor de afwatering van een deel van de polders, de sluisen houden de scheepvaartverbinding open. Op 29 oktober 1914 zet Hendrik Geeraert samen met kapitein Fernand Umé de Overlaat van de Noordvaart open waardoor het gebied tussen de IJzer en de spoorweglijn Nieuwpoort-Diksmuide volledig onder water loopt. Hierdoor kon het Belgische leger standhouden en werd België tijdens de Eerste Wereldoorlog nooit volledig bezet door de Duitsers.



IJzervlakte

Op vele plaatsen langs de IJzer hebben zich verschrikkelijke taferelen afgespeeld waarbij Belgen en Duitsers keer op keer elkaars stellingen innamen en weer heroverden, met een groot verlies van mensenlevens als gevolg.

In Diksmuide bevinden zich langs de IJzer twee monumenten die deze gruwel herdenken: de IJzertoren en de Dodengang.

## IJzertoren

De IJzertoren werd ingewijd op 24 augustus 1930. Ze staat nabij het stadscentrum van Diksmuide, op het grondgebied van deelgemeente Kaaskerke. Op de toren staan in kruisvorm de letters AVV VVK, wat staat voor "Alles Voor Vlaanderen, Vlaanderen Voor Kristus". Op de toren staat ook Nooit meer oorlog in de vier talen van de strijdende partijen van het westelijk front tijdens de Eerste Wereldoorlog.

De IJzertoren is in de eerste plaats een herdenkingsmonument voor de Vlaamse gesneuvelden van de Eerste Wereldoorlog, maar ze staat tegelijk ook symbool voor de aan de IJzer ontstane wil tot politieke verzelfstandiging van Vlaanderen. De jaarlijkse IJzerbedevaart aan de voet van de toren is een politieke manifestatie tegen oorlog en voor Vlaams zelfbestuur.

De oorspronkelijke toren werd verwoest in de nacht van 15 op 16 maart 1946 door een dynamiet-aanslag. Enkele jaren later werd op enige meters van de oude toren een nieuwe en veel hogere IJzertoren gebouwd. Met de resten van de opgeblazen toren werd op het voorterrein, in de IJzerbedevaartweide, in 1950 de Paxpoort of Poort van Vrede gebouwd. De ruïne van de oude toren wordt zorgvuldig bewaard. Hierbij bevindt zich een crypte, waarnaar tussen 1930 en 1937 de stoffelijke resten van enkele bekende Vlaamse frontsoldaten werden overgebracht. De ruïne werd, samen met de crypte, in 1997 volledig gerestaureerd.

In de IJzertoren bevindt zich een museum over Oorlog, Vrede en Vlaamse ontvoogding. In 1993 werd de toren geklasseerd als beschermd monument. Met haar 84 meter is de IJzertoren het hoogste vredesmonument van Europa.



## Dodengang

De dodengang is een complex van bewaarde loopgraven uit de Eerste Wereldoorlog, één van de gevaarlijkste stellingen van het Belgische leger. Het complex bevindt zich naast een bocht van de IJzer in Kaaskerke. Het was het laatste stuk van het Belgische front, waar duizenden soldaten zijn omgekomen. Ze is beschermd als monument.



## Ieper

Eén van de bekendste steden in het stroomgebied van de IJzer is Ieper, met zijn 35.000 inwoners de zesde grootste stad van West-Vlaanderen. Ieper speelde een belangrijke rol als stad van het graafschap Vlaanderen. Lakens uit Ieper waren in de vroege 12de eeuw terug te vinden op de jaarmarkt van het Russische Novgorod (ten zuiden van Sint Petersburg). Rond 1250 kende de lakenindustrie een belangrijke opbloei.

Er is in Ieper wat afgevochten door de eeuwen heen. In 1678 werd de stad veroverd door de troepen van de Franse koning Lodewijk XIV. In die tijd werd Ieper voorzien van nieuwe verdedigingswerken. In 1697 kwam de stad na de Vrede van Rijswijk in Spaanse handen. Na de Spaanse Successieoorlog in 1713 ging Ieper net als de rest van de Zuidelijke Nederlanden over in Oostenrijkse handen. Daarbij werd de stad een van de barrièresteden waarin de Nederlandse Republiek troepen mocht legeren. In 1782 besloot de Oostenrijkse keizer Jozef II de vestingen af te breken, zodat het Franse leger in 1794 Ieper gemakkelijk kon innemen. De stad heeft echter wellicht nog het meest geleden tijdens de Eerste Wereldoorlog.



Tijdens de volledige duur van deze oorlog was de stad aan drie zijden omringd door Duitse troepen. De situatie was vergelijkbaar met die van het Franse Verdun. De Duitsers slaagden er niet in de stad te veroveren, ondanks een aantal groots opgezette veldslagen die aan een half miljoen soldaten het leven kostten. De stad werd geheel in puin gelegd. Op 21 oktober 1914 begon de Eerste Slag om Ieper, waarbij de Duitsers tegenover Franse en Britse troepen kwamen te staan. De Duitse soldaten verloren al gauw de strijd. Later zouden ze het nog twee maal proberen, maar zonder succes. Op 22 november 1914 besluit het Duitse Oppercommando het offensief te staken.

Passendaele



De Tweede Slag om Ieper begon op 14 april 1915. Opnieuw waren het de Duitsers die het opnamen tegen de Fransen en de Britten. Deze slag werd vooral bekend omdat de Duitsers voor het eerst chloorgas gebruikten nabij Ieper. Later in de oorlog zouden ze ook mosterdgas inzetten, wat de benaming yperiet kreeg omdat het bij Ieper voor het eerst op grote schaal werd gebruikt. Op 31 juli 1917 begint de Derde Slag om Ieper. De Britse veldmaarschalk sir Douglas Haig wilde de Duitsers de genadestoot toebrengen. De slag zelf werd uitgevochten op 10 november 1917. Men noemt deze slag ook wel de "Slag om Passchendaele", een dorpje nabij Zonnebeke dat geheel verwoest werd. De geallieerden (Britten, Australiërs en Canadezen) wilden het Duitse leger bij Ieper ten

val brengen en langs de kust oprukken richting Oostende en Zeebrugge om de havens te heroveren. De Duitsers waren echter op de hoogte van de plannen, en de geallieerden hadden niet het numerieke overwicht om de doorbraak te forceren. Op 18 maart 1918 werd de Vierde en laatste Slag om Ieper gestreden. Op 28 september 1918 verlieten de Duitsers het dorp Langemark. Ruim 6 weken later, op 11 november 1918 om elf uur in de ochtend was de oorlog officieel afgelopen. De stad Ieper lag volledig in puin.

Na de oorlog gingen stemmen op om de stad niet weer op te bouwen maar te behouden in de staat van net na de oorlog, als macaber gedenkteken. De stad werd echter toch weer teruggebracht in vooroorlogse staat, grotendeels met Duits geld, onderdeel van de afgedwongen Wiedergutmachung. De wederopbouw duurde meer dan veertig jaar. Voor velen, met name de Britten, is Ieper het middelpunt van de herdenking van de Eerste Wereldoorlog. In 1927 bouwden zij de Menenpoort, aan de oostzijde van de stad, ter nagedachtenis van ongeveer 54.900 soldaten van wie nooit meer iets werd vernomen. Ze sneuvelden op de slagvelden rond Ieper en hun lichamen konden nooit worden teruggevonden of geïdentificeerd. Hun namen zijn in de poort gegraveerd. Omdat de poort te klein bleek te zijn voor alle namen, werden alle Britse vermisten gesneuveld vanaf 16 augustus 1917 vermeld op het Tyne Cot Memorial. Nog steeds worden, tijdens graafwerkzaamheden in de velden, resten van soldaten gevonden. Zodra deze worden geïdentificeerd als die van een vermiste Brit, worden ze tijdens een officiële ceremonie herbegraven en wordt de naam verwijderd van de gedenktekens van de onbekenden. Sinds 1929 wordt bij de Menenpoort iedere avond, klokslag acht uur, door een groep klaroenspelers The Last Post gespeeld... opdat wij niet vergeten.

Ieper 1919, kathedraal Ieper



De velden rond de stad zijn bezaaid met meer dan 170, zeer goed onderhouden begraafplaatsen. Op de eerste verdieping van de Lakenhal bevindt zich het In Flanders Fields museum, naar het bekende gedicht van John McCrae:

*In Flanders fields the poppies blow  
Between the crosses, row on row  
That mark our place; and in the sky  
The larks, still bravely singing, fly  
Scarce heard amid the guns below*

*We are the dead. Short days ago  
We lived, felt dawn, saw sunset glow  
Loved, and were loved, and now we lie  
In Flanders fields*

*Take up our quarrel with the foe:  
To you from failing hands we throw  
The torch; be yours to hold it high  
If ye break faith with us who die  
We shall not sleep, though poppies grow  
In Flanders fields*

*In Vlaanderens velden bloeien de klaprozen  
Tussen de kruisen, rij aan rij  
die onze plek aangeven; en in de lucht  
vliegen leeuweriken, nog steeds dapper zingend  
al hoor je ze nauwelijks te midden van het  
kanongebulder aan de grond*

*Wij zijn de doden. Enkele dagen geleden  
leefden we nog, voelden de dauw, zagen de  
zon ondergaan  
beminden en werden bemind en nu liggen we  
in Vlaanderens velden*

*Neem ons gevecht met de vijand weer op:  
Tot u gooien wij, met falende hand  
de toorts; aan u om haar hoog te houden  
Als gij breekt met ons die sterven  
zullen wij niet slapen, ook al bloeien de  
klaprozen  
in Vlaanderens velden."*





# Nieuwe vzw betekent twintig nieuwe banen voor laaggeschoolden

Bron: <http://www.nieuwsblad.be/article/detail.aspx?articleid=O934RQTK&subsection=88>

© Liesbeth Boel voor Het Nieuwsblad

In het gemeentehuis van Boom werd de aftrap gegeven voor de werking vzw Kraaiennest. Dat is een nieuw centrum voor sociale economie dat minstens twintig nieuwe arbeidsplaatsen creëert voor mensen die moeilijk toegang hebben tot de arbeidsmarkt.

“Boom kent een beperkte tewerkstelling van laaggeschoolden en heeft een grote populatie werkzoekenden,” zeggen initiatiefnemers Paul Billiu en Guy Duchêne. “Die zaken worden vaak als zwaktes aangezien, maar wij halen daar de sterke punten uit. Voor de komende decennia wordt er een groot tekort aan arbeidskrachten verwacht. Toch is er altijd een groep van mensen die wel wil werken, maar die geen vaste job vindt. Wij focussen op die groep en zien daarin een troef om in te investeren via de tewerkstelling van laaggeschoolden.”



Dat doen ze via vzw Kraaiennest. “De vzw is een centrum voor sociale economie voor bootrestauratie en zal de commerciële activiteiten van vzw Steenschuit overnemen. Op die manier kan enerzijds de Steenschuit zich vanaf nu voor de volle honderd procent focussen op de bouw van de New Belgica, en anderzijds kan er tegelijk toch voldaan worden aan de grote vraag naar ambachtelijke botenbouw en de restauratie van historische schepen.”

Vzw Kraaiennest heeft de ambitie om op korte termijn een twintigtal sociale tewerkstellingsplaatsen te creëren in sectoren als botenbouw, bootrestauratie, metaalconstructie of de recyclage van industrieel equipment. “Onze focus zal liggen op de omscholing van ongeschoolde arbeiders naar flexibele arbeiders met veel aandacht voor ontplooiing en het bieden van een perspectief. Daarnaast wil onze vzw ook een brug slaan tussen onderwijs en arbeidsmarkt. Onze doelstelling is twintig arbeidsplaatsen en dan verder groeien waar mogelijk.”

Dit nieuwe centrum voor sociale economie zal zich vanaf 1 april vestigen in de voormalige locatie van de vzw Steenschuit, Hoek76 in Boom. De Steenschuit zelf verhuist dan definitief naar de Belgicawerf in Noeveren. “Voor de opstart kunnen we rekenen op een startvergoeding van de provincie Antwerpen en de steun van de gemeente Boom. Binnen de drie jaar zouden we al break even moeten draaien, zodat winsten opnieuw geïnvesteerd kunnen worden in de ontplooiing van nieuwe projecten. We willen hier iets rendabels van maken, want het is onze bedoeling om dit op lange termijn vol te houden. Onze eerste order is alvast binnen.”

Burgemeester Patrick Marnef (Boom één) is blij met dit project in zijn gemeente. “Onze gemeente heeft onder andere via de Steenschuit sowieso al een traditie van sociale tewerkstelling. Het is dus goed dat het potentieel voor sociale werkplaatsen op deze manier verder wordt ingevuld.”

## Kanalen in de kijker

In de vorige editie las u het verhaal van het Zeekanaal Brussel-Schelde en het Kanaal van Willebroek. Deze maand duiken we wat dieper in de geschiedenis van dat laatste kanaal.

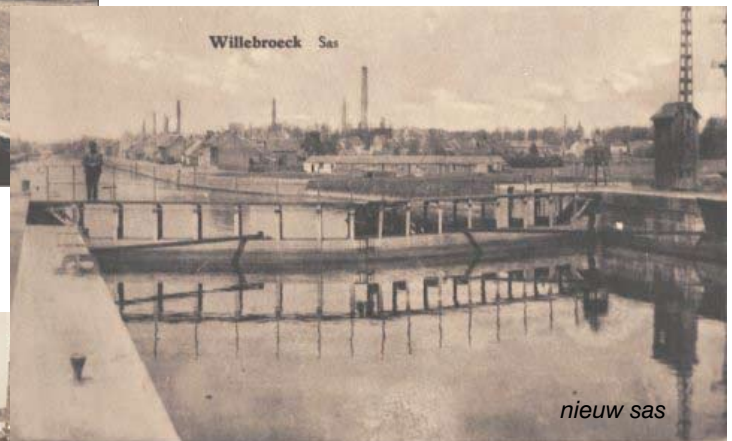
Het idee om een rechtstreekse waterweg te graven tussen Brussel en de Rupel ontstond reeds in de eerste helft van de 15de eeuw. In 1436 verleent Filips de Goede toestemming om werken aan het kanaal uit te voeren. Door protest van de stad Mechelen werden de plannen echter gedurende geruime tijd opgeborgen. Mechelen had immers als enige tolrecht op de schepen die via de Zenne naar Brussel voeren.

Pas in 1531 zorgt Keizer Karel voor een ommekeer. Hij hernieuwt de toestemming van Filips de Goede voor het graven van een kanaal, maar uiteindelijk zou het nog tot 1550 duren vooraleer de nieuwe landvoogdes, Maria van Hongarije, toestemming geeft om de werken te starten. Op 16 juni 1550 steekt de burgemeester van Brussel, Jean van Locquenghien, de eerste spade in de grond en in 1561, na elf jaar, wordt het kanaal geopend met een indrukwekkend feest.



*Oud sas Casino*

Op het traject van het kanaal moest een hoogte overbrugd worden van 14 meter (bijna vijf verdiepingen). Dit gebeurde door het bouwen van een aantal sluisen. Een eerste sas bevond zich ter hoogte van Tisselt. Door het geweld van het binnenstromende water van de Rupel werd het sas echter volledig weggespoeld. Een tweede sas,



Willebroeck Sas

*nieuw sas*

*veerdienst*



het Sas van Willebroek (ter hoogte van de huidige brug) bleek eveneens niet voldoende. Opnieuw braken de dijken van het kanaal, ter hoogte van de huidige spoorwegbrug. Hierbij ontstond de huidige kraagput. In 1572 gaf Locquenghien toelating om een nieuw sas te bouwen ter hoogte van Klein-Willebroek. Vanaf dan begint de geschiedenis van dit stukje Willebroek.

De 16de eeuw was ook in onze contreien een woelige periode; het is de tijd van de Spaanse overheersing, Alva is bewindvoerder. In 1576 wordt Klein-Willebroek op zijn bevel versterkt met een vesting: de schans. Op de schans en rond het Sashuis werd volop slag geleverd. Dit blijkt onder andere uit de vele Spaanse helmen, harnassen en wapens die werden teruggevonden toen in de 19de/20ste eeuw een nieuw sas werd gegraven in Klein-Willebroek.

De aanwezigheid van het sas maakte van Klein-Willebroek een bedrijvig schippersdorp. Het gehucht kende begin 20ste eeuw een brouwerij, zoutziederijen, houtzagerijen, mastenmakerijen, bootmakers, zeilmakers, lierenmakerijen, ankersmederijen, een schrijnwerkerij, een kuiperij en een aantal scheepswerven. Verder waren er tal van herbergen, een kruidenier, een schoen- en kleermaker. Het schippersleven was er georganiseerd in twee verenigingen. De schipperskinderen konden school gaan in de schippersschool (één van de zes scholen in het hele land).

## Sashuis

Het Sashuis gelegen langs de oude arm van de Vaart van Willebroek, belicht de ontstaansgeschiedenis van het kanaal en de daarmee verbonden geschiedenis van (Klein-) Willebroek. Het oorspronkelijke Sashuis werd in 1573, samen met de aanleg van het sas, gebouwd. In de periode van de Spaanse bezetting werd er regelmatig slag geleverd en dit leidde herhaaldelijk tot beschadigingen aan de sasmeesterswoning. Uiteindelijk werd het oorspronkelijke Sashuis zelfs volledig vernield. In 1608 werd het huidige Sashuis gebouwd. Deze datum is met smeedijzeren cijfers in de gevel aangebracht.

Na de sluiting van het Sas van Klein-Willebroek in 1979 verloor het Sashuis na vijf eeuwen zijn oorspronkelijke functie. Na een grondige restauratie werd het Sashuis in 1987 officieel als gemeentelijk museum geopend.



## Feiten

Enkele markante feiten uit de geschiedenis van Klein-Willebroek:

- 1550 Start der graafwerken aan de "Bruesselsche Schipvaart"
- 1573 Bouw van eerste sluis en sashuis op het huidige Sasplein
- 1576 Bouw in opdracht van de hertog van Alva van een versterkte vesting rond deze sluis
- 1579 Slag om "Groot en Kleyn-Willebroeck" tussen Spaanse en Staatse huurtroepen
- 1608 Herbouw van het Sashuis
- 1661 Eerste veerdienst naar Boom
- 1698 Tsaar Peter De Grote van Rusland bezoekt Klein-Willebroek
- 1794 Belegering door de Fransen
- 1810 Ontvangst van de Franse keizer Napoleon te Klein-Willebroek
- 1815 Doortocht van het Engels leger te voet en per schip richting Waterloo
- 1829 Herbouw sluis Klein-Willebroek op huidige plaats
- 1853 Opening Weduwe Van Enschothbrug
- 1922 Opening nieuwe kanaalarm naar Wintam
- 1944 Bevrijding van Antwerpen via Klein-Willebroek
- 1979 Sluiting van de sluis van Klein-Willebroek voor de beroepsvaart
- 2004 Heropening van de gerenoveerde sluis voor de pleziervaart

Klein-Willebroek is door de jaren heen van schippersdorp uitgegroeid tot één van den toeristische troeven van Willebroek. Het dorpse karakter, het museum Sashuis en de expo-ruimte, de kapel, het "bruggeske" aan de oude arm van het kanaal en de jachthaven brengen velen naar dit culturele pareltje.

## Oeschaertiaentje (6) - aanvulling



In editie 45 (november 2010) publiceerden wij Oeschaertiaentje nummer 6, over de eerste liefde van hond Raksha. Zij werd het hof gemaakt door volwassen lassie Arno, waardoor Fernand zich gedwongen zag dertig kilo hond aan boord te dragen. Bijgaande foto werd onlangs teruggevonden, en ondanks het feit dat we inmiddels Oeschaertiaentje 8 publiceren, wilden we u deze toch niet onthouden.

## Oeschaertiaentje (8)

door Fernand van den Keybus

Mijn vader zou zijn ziel verkopen om op garnalenvangst te kunnen gaan. Heel 't jaar door wordt de boot als onderwerp van gesprek gemeden. Maar o wee als september in zicht is: "Is uw garnalkor al hersteld?" "Garnaal is toch goed eten hé!" "De garnaal kost weer veel dit jaar." "Zeg, Louis zou graag mee gaan vissen op garnaal!" "Ons ma zegt dat er geen garnaal meer in onze diepvries zit." "Volgend seizoen moet ge de garnaal niet meer zoveel ziften"...

Goedzakkig als ik ben kondig ik dan terloops aan "Pa wat zoudt ge d'er van zeggen als we volgende week eens gingen slepen?" "Och ik weet het zo niet, ons ma zit dan weer alleen, maar allée, omdat ge zo aandringt" ... Zijn rubberlaarzen en plastic zakken liggen dan wel al weken klaar...

Zo vertrokken we met het getij op een morgen, héél héél vroeg, onmenselijk vroeg zelfs (stel u voor, om 6 uur 's morgens). Er was wel een beetje mist, dat wel. Hoewel, zoals ik de haven van Paal ken heeft het geen belang of er wel mist is of niet. Ik kan wel blindelings uitvaren. Ergens buiten in 't gat lag een idioot te toeteren en een andere had het klokzeel vast of zijn leven er van afhing. Goed, ik bleef hen uit de weg.

Vermits het pal hoogwater was had ik niets anders te doen dan rechtuit te varen. Vader stond voorop, er was wel niets te zien, maar ja als ge zolang verlangt naar een partijtje garnaalvangst, en die droom gaat bijna in vervulling, hoe zoudt ge zelf zijn...

Iets onvoorziens gebeurde: we liepen vast. Redelijkerwijs kon dat nochtans nog niet want we waren rechtuit gevaren en na 3 à 5 minuten moesten we op 't diepste punt zijn waar we rustig voor anker konden gaan tot de mist zou zijn opgetrokken. De zandbanken van de Westerschelde durven zich verplaatsen maar ik heb nog nooit gehoord van een 2 à 3 meter hoge bank die op een nacht een paar honderd meter zou gaan wandelen. Toch lag ze in onze weg. Achteruitslaan, vooruit, duwen, trekken, stoten, stampen, het hielp allemaal niets.

Al vloekende, zo van sakkertwee en potvolkoffie en heerindehemel, en sjeesesmariesjosef, en zo, passeerde de tijd en de mist.

Van pure schaamte ben ik om 10 uur weer in bed gekropen, om 's avonds na zonsondergang pas weer buiten te komen; we lagen namelijk vlak naast de haveningang met de kop naar de haven toe...

Het kompas ligt nog steeds, zoals toen, in de schuif...

