



**Vlaamse vereniging
tot het behoud**

**van
historische vaartuigen vzw**

www.historisch-vaartuig.be

VBHV is lid van 

Nieuwsbrief 49 - maart - april 2011

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

Agenda:

- 26 t/m 29 mei 2011
Oostende Voor Anker "De Draak"
- 2-5 juni 2011
Havenfeesten Blankenberge
- 26 juni 2011
Havenfeesten Turnhout
- 2-3 juli 2011
150 jaar kanaal Bossuit-Kortrijk
- 10 juli Lillo Waterdorp
- 20 augustus 2011
Havenfeesten Emblem
- 25-28 augustus
Vlissingen Maritiem
- 26 t/m 28 augustus 2011
Temse in de Wolken
- 11 september 2011
Open Monumentendag "Conflict"
- 10 en 11 september 2011
Weekend op de Helling
Rupelmonde (vzw Tolerant)
- 16 t/m 18 september 2011
Scheldefeesten 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
redactie nieuwsbrief:
vbhvredactie@yahoo.com

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

Beste leden,

Het behoud van ons varend erfgoed ligt ons allen zeer aan het hart. Archivering hoort daar ook bij. Willen we over tientallen jaren weten hoe onze schepen er "vroeger" hebben uitgezien dan moeten we daar eigenlijk nu ook al zelf werk van maken. Vandaar dat Monumentenwacht Varend Erfgoed het initiatief neemt om een varend erfgoed fotoarchief op te starten. Dit archief zal in de loop der jaren aangroeien en hopelijk op termijn een nuttige bron van beeldinformatie over ons varend erfgoed worden. VVBHV wil aan het uitbouwen van dit fotoarchief een wezenlijke bijdrage leveren.

Wat verwachten we van u? Wanneer u vaart of hoe dan ook ergens in België of in het buitenland een volgens u interessant vaartuig ziet dat een link met België kan hebben, neem er dan een foto van en schrijf zoveel mogelijk gegevens op als u op dat moment te pakken kan krijgen. In ieder geval datum en plaats van de foto (zeer belangrijk!), indien mogelijk naam en thuishaven van het vaartuig, misschien de naam van de eigenaar en alles wat u maar kan zien of eventueel zelfs vragen. Wanneer u kan vult u de informatie die u heeft in op het formulier, zet de foto erin en zendt het via e-mail naar broos.colman@oost-vlaanderen.be. Een voorbeeld van een ingevuld formulier staat op de volgende bladzijde, een blanco formulier wordt als bijlage met deze nieuwsbrief meegezonden. Bij Monumentenwacht Varend Erfgoed wordt dan gezorgd voor archivering zodat er in de toekomst zoekfuncties op die bestanden kunnen worden losgelaten en men na verloop van jaren misschien zelfs een overzicht krijgt van de evolutie van deze vaartuigen.

Ook niet onbelangrijk:

Wat verstaan we onder een interessant vaartuig?

Een schip waarvan u ziet of denkt dat het varend erfgoed is, dus toch al wel een schip op leeftijd of een bijzonder schip.

Wat verstaan we onder een link met België?

Een schip varend onder Belgische vlag, met België als thuishaven, dat in België gebouwd is of dat veel op Belgische wateren gevaren heeft.

Help mee aan dit initiatief en stuur foto's en gegevens door! Alvast heel hartelijk bedankt voor uw medewerking!

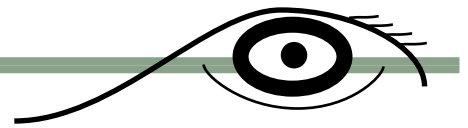
Namens het bestuur,

Broos Colman

Naam		Vrouwe Nele
Foto genomen op:	05/12/2010	
Door:	Broos Colman	
Plaats:	Willebroek	
Scheepstype		Vrachtzeiler
Bouwjaar		1886
Thuishaven		Klein-Willebroek
AFMETINGEN		
Lengte van de romp		28,56 m
Grootste breedte		5,78 m
Grootste diepgang		1,87 m
Waterverplaatsing		62 t
Voortstuwing		Zeil, motor
Eigenaar		Jos Dewael
Opmerkingen		/

Een voorbeeld van hoe je het best een schip kunt archiveren en zelfs als bijlage van je logboek kan bewaren.

Tja, een mens kan toch niet alles onthouden. Vandaar.



Beste leden,

Een paar erfgoedadepten doen onderzoek naar de “watergeschiedenis” van Mechelen en het hertogdom Brabant en zoeken permanent naar interessante bronnen (middeleeuwen tot 19e eeuw).

We delen ook graag onze gegevens. Ikzelf werk specifiek rond de oude beroepen op en rond het water: schippers, schiptrekkers, visverkopers, scheepsbouwers en de bovenschepen. Verder komen ook de waterlopen aan bod: Nete, Dijle en Demer, Zenne, Willebroekse en Leuvense vaart.

Leden die informatie of handige tips hebben kunnen contact opnemen via de redactie:

vvbhvredactie@yahoo.com ,

of rechtstreeks met ondergetekende via

rene.vanhoren@hotmail.com.

Alvast hartelijk bedankt!

Groeten,

René van Horen

lid Tolerant vzw



Kanalen in de kijker

Deze maand het verhaal van "de Blinker" en "de Stinker".



Leopoldkanaal

Het Leopoldkanaal (ook Leopoldvaart) is een kunstmatige waterweg in het noorden van de provincies Oost- en West-Vlaanderen, net tegen de Nederlandse grens en is 46 kilometer lang. Het kanaal mondt uit in de Noordzee te Zeebrugge. Tegenwoordig bevindt er zich een stuw te Sint-Laureins. Daardoor gebeurt, voor het grootste deel van de tijd, de afwatering van het westelijk deel via Zeebrugge naar de Noordzee en van het oostelijk deel via het natuurgebied de Braakman naar de Westerschelde.



De stuw te Sint-Laureins vormt de waterscheiding tussen het Bekken van de Brugse Polders en dat van de Gentse Kanalen. De polders in de noordoostelijke hoek van het bekken van de Brugse Polders, vanaf de Slependammpolder tot de Zwinpolder, wateren via het Leopoldkanaal naar zee af. De belangrijkste waterlopen die er in uitmonden zijn het Zuidervaartje, de Isabellavaart en de Zwinnevaart.

Historisch waterden de polders ten noorden van Assenede af naar de Westerschelde. Bij het uitroepen van de Belgische onafhankelijkheid en de afscheiding van Nederland, sloten de Nederlanders echter deze afwateringsbeken af. Hierdoor stonden de polders aan de Belgische kant vochtig, met zelfs malaria (indertijd polderkoorts genoemd) tot gevolg. Een oplossing werd voorgesteld in de vorm van een kanaal dat van Heist tot Zelzate zou lopen en dus tegelijkertijd een extra verbinding zou vormen tussen de Noordzee en het kanaal Gent-Terneuzen (dat de Nederlanders ook hadden afgesloten). Een grote voorvechter van het kanaal was kanunnik Jozef Andries, volksvertegenwoordiger in het Nationaal Congres en pastoor van Middelburg.

Het graven van het kanaal liep van 1843 tot 1854 maar zou nooit volledig het oorspronkelijke plan volgen. De Leopoldvaart mondt niet uit in het kanaal Gent-Terneuzen maar stopt plotseling ergens op het grondgebied van het dorpje Boekhoute. Ten gevolge van een nieuw akkoord tussen België en Nederland werd het in 1920 via het nieuw gegraven Isabellakanaal verbonden met de Braakman en zo met de Schelde, tot de Braakman in 1952 afgedamd en grotendeels ingepolderd werd. De afwateringsfunctie bleef behouden.

Naast de afwateringsfunctie wou men destijds het kanaal ook onmiddellijk een militaire functie geven voor het geval het met Nederland nog eens tot een oorlog zou komen, vandaar dat het kanaal ongeveer de grens België-Nederland volgt. Het kanaal werd genoemd naar Leopold I, eerste koning der Belgen.

Schipdonkkanaal

Het Schipdonkkanaal (officieel: afleidingskanaal van de Leie) loopt over een lengte van 56 km vanaf Deinze in de provincie Oost-Vlaanderen tot in Zeebrugge in de provincie West-Vlaanderen, waar het uitmondt in de Noordzee. Op het kanaal zijn tussen Deinze en het kanaal Gent-Brugge vaartuigen toegestaan van [CEMT-klasse Va](#). Tussen het kanaal Gent-Brugge en de sluis van Balgerhoeke is het kanaal enkel bevaarbaar voor vaartuigen uit de CEMT klasse I. Voorbij de sluis van Balgerhoeke is het kanaal niet bevaarbaar.

Er is wel sprake van een aanpassing van het kanaal om duwvaart tot CEMT-klasse Vb vanaf Deinze mogelijk te maken over het volledige kanaal tot in Zeebrugge. Hiervoor dient het bestaande kanaal verbreed te worden. Aanvullend moet de vrije doorvaarhoogte verhoogd te worden tot 9,2 meter. Dit voorstel stuit echter op hevige protesten, niet alleen van mensen die in de buurt van het kanaal wonen, maar ook van hen die vrezen dat dit unieke landschap van de parallelle en kruisende kanalen zal worden aangetast.



Van iets stroomopwaarts van Deinze splitst het kanaal zich los van de Leie om in noordelijke richting, dwars door het centrum van Nevele, tot het kanaal Gent-Brugge (Brugse Vaart) te lopen. Dit kanaal is veel ouder dan het Schipdonkkanaal en omdat men het vuile water van het Schipdonkkanaal niet in het kanaal Gent-Brugge wilde hebben, werden er een keersluis en een sifon gebouwd zodat het water van het afleidingskanaal onder het andere door kon lopen. Het "Goed van Schipdonck" in de buurt van deze kruising zou het kanaal zijn naam geven.

Vanaf het kanaal Gent-Brugge loopt het Schipdonkkanaal langs het centrum van Zomergem, net ten oosten van enkele zandruggen die voor iets hogere oevers zorgen, tot aan de Zomergemse wijk Stoktevijver. Vanaf hier ligt het kanaal in de bedding van de Lieve, een veel ouder kanaaltje, tot in Moerkerke, een deelgemeente van Damme.



vlas Ingelmunster

Het graven van het Schipdonkkanaal was samen met het graven van het Leopoldkanaal een van de eerste grote infrastructuurwerken in het jonge België. Door de vlasindustrie rond Kortrijk, en dan vooral het roten van het vlas in de Leie, was deze rivier zwaar vervuild geraakt. Om dit vervuilde water niet door Gent te laten stromen werd er stroomopwaarts van Gent een verbinding gegraven tussen de Leie en de Noordzee. Zo kreeg men ook meer controle over het waterniveau van de Leie en kon men overstromingen in Gent vermijden. Ook de functie als bijkomende waterweg was handig meegenomen.

Het graven en afwerken van het kanaal verliep tussen 1846 en 1860. Alleen al de bouw van de onderleider op de kruising van het kanaal met kanaal Gent-Brugge zou vier jaar in beslag nemen. Door de noord-zuid



oriëntatie van het kanaal tussen Eeklo en Deinze speelde het een belangrijke strategische rol in beide wereldoorlogen. Tijdens de Duitse terugtocht aan het einde van de Eerste Wereldoorlog in oktober 1918 waren er zware gevechten langs het kanaal, onder meer in de buurt van Ronsele. In de Tweede Wereldoorlog werd er opnieuw zwaar gevochten rond Zomergem tijdens de Leieslag in mei 1940. Op 26 mei staken de eerste Duitsers het kanaal over. Ook bij de terugtrekking van de Duitsers in september 1944 werd zwaar slag geleverd met Canadese troepen ter hoogte van Balgerhoeke (Maldegem - Adegem).

Duitse soldaten steken het Schipdonkkanaal over met zwaar materiaal mei 1940

Bron: <http://www.vinkt.be/pages/home.html>

De laatste 20 kilometer tot de monding loopt het Leopoldkanaal evenwijdig met het Schipdonkkanaal, enkel gescheiden door een dijk. In de volksmond worden beide kanalen vaak aangeduid met hun bijnaam. Het Leopoldkanaal werd, als properste van de twee vaarten, "de Blinker" genoemd. Het Schipdonkkanaal moest zich tevreden stellen met "de Stinker".



Vlaams decreet tot bescherming van varend erfgoed

De volledige tekst van het decreet en de uitvoeringsbesluiten kunt u downloaden uit [het staatsblad](#). Vul onder "woord(en) in de titel" varend erfgoed in, klik dan op "opzoeking", klik dan "lijst" en dan rechts op de NUMAC codes (2004036747 voor de uitvoeringsbesluiten, 2002035603 voor het decreet zelf).

U kan ook via Google zoeken op "varend erfgoed draye". Dan krijgt u de tekst van het handboek "De Bescherming van het Roerend en Onroerend Erfgoed" van Anne Marie Draye van de universiteit van Hasselt te zien. Van pagina 211 tot 230 vindt u zeer veel informatie. Een rechtstreekse link [hier](#). Dit lijvige handboek is ook te bestellen bij [uitgeverij Larcier](#).

De leidraad "Beschermen en beheren van varend erfgoed" door Vlaams erfgoedconsulent Alex Verhulst is [hier](#) te vinden.

Overzicht beschermd varend erfgoed (stand van zaken maart 2011)

Zijn beschermd als monument volgens het decreet uit 1976 aangaande dorps- en stadsgezichten:

-  walenschip Cephée, onder de hangars aan het Steen (03-03-1994)
-  opleidingsschip Mercator te Oostende(24-09-1996)
-  klipperaaik Tijl Uilenspiegel, aan de CNR werf te Rupelmonde(15-09-1997)
-  vissersboot OD1 Martha in het Visserijmuseum te Oostduinkerke(26-06-1998)
-  lemmerhengst BOU8 op het dorpsplein te Boekhoute(05-06-2003)

Zijn definitief beschermd volgens het decreet op varend erfgoed van 20-03-2002:

-  garnalenvisser Crangon (16-07-2007)
-  zeilschip Williwaw (21-08-2008)
-  racejacht Edelweiss II (18-09-2009)
-  racejacht Tomidi (Rucanor Tristar) (18-09-2009)
-  zeiljacht Outka (30-09-2009)
-  drijvende stoomkraan n°9 (30-09-2009)



- zijkreier voor de IJslandvaart Francois Musin (03-2010)

Zijn voorlopig beschermd volgens het decreet op varend erfgoed van 20-03-2002:



- reddingsboten Watson 2 en Watson 3 (27-01-2010)



- bebakeningsschip Doel (14-06-2010)

Hoe werkt de beschermingsprocedure concreet?

U maakt een gefundeerd dossier op over uw vaartuig met daarin zoveel mogelijk informatie over het schip, haar geschiedenis enz. Dit dossier bezorgt u aan Axel Verhulst, Erfgoedconsulent industrieel en varend erfgoed, Gebroeders Van Eyckstraat 4-6, 9000 Gent. Telefoon 09 265 46 13, e-mail axel.verhulst@rwo.vlaanderen.be. De heer Verhulst is ook bereid om dit dossier samen met u te overlopen en bijkomende inlichtingen te vragen om een zo gestoffeerd mogelijk dossier te bekomen dat wellicht uiteindelijk aan de minister voorgelegd kan worden.

Een rapport van [Monumentenwacht Varend Erfgoed](#) over de staat van onderhoud van uw vaartuig is zeker een meerwaarde in uw dossier.

De erfgoedconsulent bekijkt uw dossier en probeert zoveel mogelijk extra informatie te verzamelen. De inventaris Varend Erfgoed van het [VIOE](#) is daarbij zeker een belangrijk instrument. Hieruit zal namelijk het historisch belang van juist uw vaartuig binnen dat scheepstype verder kunnen gestaafd worden. De noodzaak voor een mogelijke bescherming wordt steeds afgetoetst aan onder meer de intrinsieke waarde van het vaartuig, de geografische band met Vlaanderen, de zeldzaamheid, gaafheid, representativiteit, authenticiteit en de beheersmogelijkheden.

De [Koninklijke Commissie Monumenten en Landschappen](#), 4e afdeling varend erfgoed adviseert de minister over bescherming van vaartuigen. Secretaris Gudrun Van Branden kan hierover meer informatie verstrekken, bel 09 265 46 06.

Finaal is het enkel aan de bevoegde minister Bourgeois, na overwegen van alle elementen, om een besluit te nemen rond de voorlopige, en later definitieve, bescherming van een vaartuig.

Financiering na de bescherming

Indien uw vaartuig definitief beschermd is kan er een beheersovereenkomst worden opgesteld. Dit document voorziet in alle plannen omtrent het behoud en het beheer van het vaartuig op lange termijn (minstens 9 jaar) door een concrete planning uit te werken aangaande onderhoud en herstellingen, uitbating en zo verder. Na goedkeuring van de beheersovereenkomst door de minister kunnen beheerspremies door de minister worden uitgekeerd, deze belopen tot 80% van voorgelegde facturen die in het beheersprogramma passen voor rechtspersonen die het vaartuig beheren (overheden, vzw's, bedrijven enz) en tot 40% bij vaartuigen in eigendom van een privé-persoon.

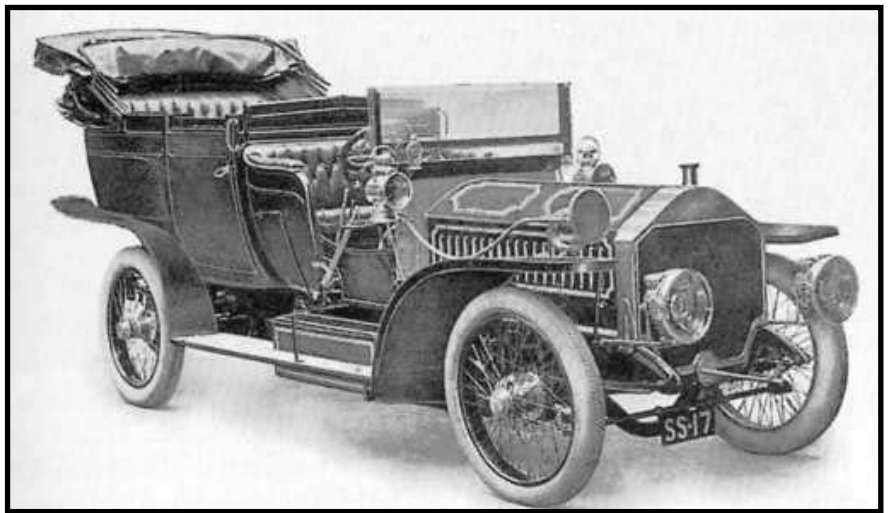
Op 4 februari 2010 is voor de Crangon een beheersovereenkomst goedgekeurd, voor enkele andere definitief beschermde vaartuigen is deze overeenkomst in opmaak. Indien u meer vragen heeft kunt u steeds terecht bij het bestuur via e-mail: info@historisch-vaartuig.be.

Napier

door Wim de Graaf, IJtunnel 1

In mijn zoektocht naar de geschiedenis van scheepsmotorenbouwers kwam ik deze tweetakt dieselmotor tegen. Ik wil de lezer van de nieuwsbrief dit bijzondere ontwerp niet onthouden.

een Napier 60 HP uit 1907



David Napier werd geboren in 1785 in een Schotse familie van ingenieurs. Het mag dan ook niet verbazen dat hij dezelfde kant op ging. Zijn door stoom aangedreven drukpers werd een succes. Tussen 1840 en 1860 floreerde zijn bedrijf, een fabriek met rond de 300 arbeiders. Er werden onder andere centrifuges, boren, draaibanken en spoorwegkranen gemaakt. James Napier, de jongste zoon van David, nam in 1867 de zaak over van zijn vader en ging zich specialiseren in machines voor het slaan van munten en het drukken van postzegels en bankbiljetten. Hoewel hij een uitstekend ingenieur was, bleek hij een slechte zakenman. In 1895 telde de fabriek nog slechts zeven arbeiders. In datzelfde jaar erfde zijn zoon Montague de zaak, gezien James er niet in geslaagd was de zaak te verkopen.

Montague was niet alleen net als zijn vader een talentvol ingenieur, in zijn vrije tijd deed hij graag aan wielrennen. Via zijn club kwam hij in contact met S.F. Edge, een liefhebber van motorracen. Edge vroeg Montague de motor van één van zijn fietsen op te knappen en te verbeteren. Montague was echter niet tevreden met het resultaat en kwam op de proppen met een eigen ontwerp. Edge was onder de indruk en moedigde Napier aan een eigen auto te ontwerpen. Het zou het begin worden van een succesverhaal: Napier zou uitgroeien tot een bekende naam in de racewereld. De Napier-Railton uit 1933 met onder de kap een 12-cilinder Lion werd een legende toen hij in 1935 en 1936 enkele 24-uurs wedstrijden won en voor die tijd ongekende snelheden liet zien.



Napier Railton

Aan het begin van de Eerste Wereldoorlog werd Napier gecontracteerd om vliegtuigmotoren te bouwen op ontwerp van andere fabrieken. Deze bleken echter nogal onbetrouwbaar te zijn, en in 1916 besloot Napier om een eigen motor te ontwerpen: de W12 Lion. Een schot in de roos: er werden enkel nog Lions geproduceerd. Ook werden er

2000 vrachtwagens en ambulances geleverd voor het oorlogsapparaat. Na de oorlog werden opnieuw personenwagens gebouwd, maar deze waren erg duur en in de jaren 1920 kelderden de verkoopcijfers. De laatste modellen werden gebouwd in 1924. Napier ging zich concentreren op de vliegtuigindustrie.



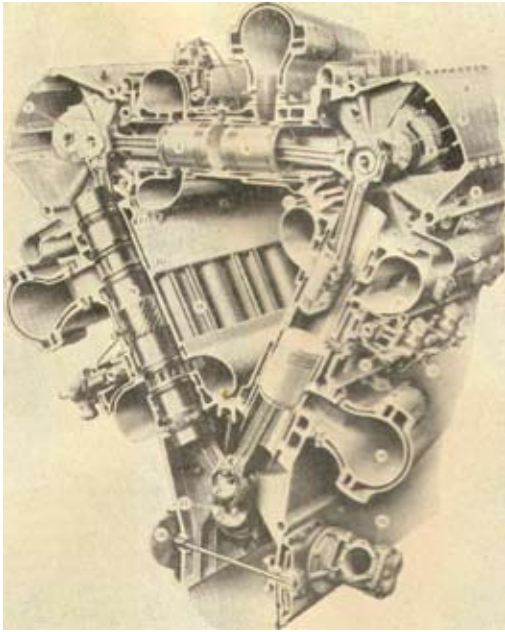
Napier Lion)

Napier Sabre

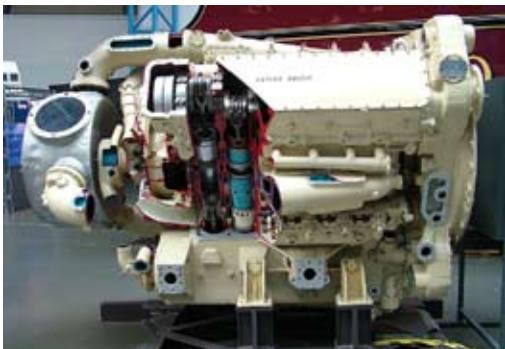


In de jaren 1930 kwamen er grotere en krachtigere vliegtuigmotoren op de markt, en de Lion werd nauwelijks nog verkocht. Napier werkte koortsachtig aan nieuwe ontwerpen zoals de 16-cilinder Cub, de eveneens 16-cilinder Rapiet en de 24-cilinder Dagger. Het koelsysteem van deze modellen bleek echter onbetrouwbaar. Daarom trok Napier opnieuw naar de tekentafel en besloot hij het nieuwe schuivenmotor systeem te gebruiken. Hij ontwikkelde een veel grotere 24-cilinder motor die bekend zou worden als de Sabre. Het ontwerp was dermate gesofisticeerd dat het lastig was de motor aan de lopende band te bouwen. Daarom duurde het tot 1944 voordat de productiemodellen

betrouwbaar genoeg bleken. Gaandeweg werd de motor verbeterd, wat uiteindelijk leidde tot de Sabre VII, die 3500 pk leverde en daarmee de krachtigste motor ter wereld was.



Napier werkte ook aan de ontwikkeling van dieselmotoren voor de vliegtuigindustrie. Hieruit ontstond de Culverin, een 720 pk dieselmotor. De Britse marine droeg hem op een dieselmotor met hoog vermogen te ontwikkelen om Motor Torpedo Boten (MTB) mee uit te rusten. Die hadden op de Duitse duikboten na, meestal brandgevaarlijke hoogoctaan benzinemotoren. Het project kwam pas na de oorlog in 1947 op gang. De Culverin voldeed niet aan de eisen, dus ontwierp Napier de Deltic, in wezen drie Culverin motoren die in de vorm van een driehoek zijn verbonden (de vorm van de Griekse letter Delta). Een motor met horizontaal omgekeerde zuigers in de cilinders. Er zat geen cilinderkop met klepmechanisme op, wat gewicht en ruimte bespaarde. De zuigers werkten naar elkaar toe waarbij één zuiger de inlaatfase bedient en de tegenover liggende zuiger de uitlaatfase, in een tweetakt cyclus. Het resultaat was verbluffend. Waren diesels tot dan toe groot, zwaar en hadden ze een zeer laag specifiek vermogen (cilinderinhoud in liters), de Deltic bleek de helft kleiner en woog een vijfde van de Mercedes diesels die het in 1952 bij de proefopstelling verving in een Duitse onderzee boot. Deze Deltic 18 driehoek van drie rijen met zes dubbelzuiger cilinders had een gezamenlijk slagvolume van 88,3 liter. De drie krukassen brachten de aandrijfkraften middels een slimme tandwieloverbrenging naar de uitgaande as en het samenstel leverde in (turbo)productieversies tot 3700 pk bij 2100 omwentelingen. Bij proeven tot het uiterste werd zelfs 5600 pk gemeten. Met een unitgewicht van ongeveer 7,5 ton had de motor een uitstekende gewicht-vermogen-volume verhouding. Dat was ongehoord voor die tijd en ook moderne diesels in personenauto's halen pas recentelijk een dergelijk specifiek vermogen (42 pk/liter).



Napier Deltic

De rotatie- en verbrandingscyclus in drievoud met 36 bewegende zuigers was complex. Dat maakte het opstarten een voor velen zware, hoge hartslagfrequentie bezigheid. Een ieder die wel eens een oude een cilinder Flandria of Bultaco motorfiets met de kickstarter heeft aangetrapt, weet hoe belangrijk het is de zuiger in de juiste stand te duwen voor je kickt. Hij kon anders wel eens terugslaan en de cyclus omkeren waarbij jij omgekeerd op de kasseien eindigt. Zoiets, maar dan voor 36 zuigers in putsformaat. De startcyclus van de Deltic 18 series bleef een wat zwak punt van de motor. Zeker de eerste versies. Fout starten en het ding gooide zuigers en drijfstangen naar buiten. Sommigen haatten het kreng. Deed je het goed, of de monsterlijke driehoek vond je aardig, werd je verliefd. De bekende haat liefde verhouding kwam bij velen om de hoek kijken.

De Deltic 18, en de afgeleide "halve", de 9, gingen ook aan wal. De 18 werd het pronkstuk van de Britse spoorwegen waar ze vanaf 1961 tot in 1981 in 22 British Rail Class 55 locomotieven hun werk deden. Elke locomotief had twee Deltic 18's die om betrouwbaarheidsredenen geknepen waren tot 1650 pk elk. Deze dreven generatoren aan voor elektrische tractie. Zo'n Class 55 kolos woog 100 ton, maar haalde wel 160 km/u. De Baby Deltic, een negencilinder 1100 pk versie, dreef de 73 ton Class 23 locomotieven aan.

In 1942 werd Napier overgenomen door English Electric. Rolls Royce kocht in 1961 de vliegtuigmotorentak van de fabriek over. Vandaag de dag is Napier niet langer actief als motorenbouwer, na de jaren 1960 werd de Deltic niet langer verkocht en een nieuw, modern ontwerp als opvolger was er niet. De naam Napier bestaat nog wel: tot op heden werken en zo'n 160 mensen bij Napier Turbochargers, een bedrijf dat turbocompressors levert welke op vele motoren zijn terug te vinden, zowel op het land als in het water.



Oeschaertiaentje (11)

door Fernand van den Keybus

Een zonnige dag
(als je niet meer weet wat dat is - gezien onze zomers - dat is een dag
waarop de centrale verwarming aanstaat,
de open haard snort en alle lichten aan zijn).

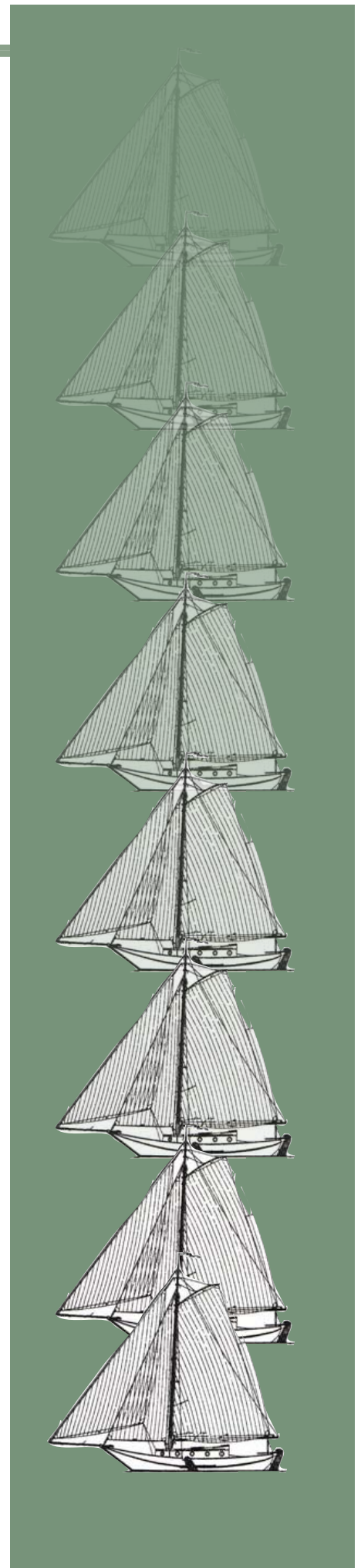
We liggen rustig te soezen in de haven.
Hoewel d'r een forse 4 Beaufort staat is het heerlijk luieren.
Drie motorbootkapiteins zitten bij ons aan boord hun avonturen te vertellen.
Gek is dat, maar ik dacht dat ik de enige was die stommiteiten uithaalt met
een schip.
Maar ik heb het excuus dat een zeilboot moeilijker manoeuvreert...

Tot het grote woord valt: zeilen!
Wel, kom ik laat jullie eens zien wat zeilen is.
Vrouwen en kinderen van boord en dra kiezen we het ruime sop.
Fantastisch, den Oeschaert demonstreert wat een hoogaars kan: met schuim
op de muil, de kop van het lijzwaard bruisend onder water, ramt hij zijn tien
ton door het zilte water.

Krampachtig klemmen handen de kuiprand vast en niet meer zo stevige
zeebenen schoren zich tegen de banken. Dit is pas zeilen, met vol tuig, niets
kan ons tegenhouden... 't Buiswater komt onze biertjes aanlengen. Hups,
binnen slaat een kastje open en spreidt overal rond blikjes en koekjes en
dozen. Geen nood, we ruimen de rotzooi later wel op.

Met drie bleke, afgetobde en verwilderde gezagvoerders vaar ik dan stralend
terug de haven in.
Mij kunnen stormen niet deren (maar af en toe kneep mijn maag wel eens
samen. Gelukkig zit die binnenin en ziet niemand er iets van).
We hadden intussen ons best gedaan en de rommel netjes opgeruimd, dus
liet ik mijn dierbare wederhelft toch maar weer aan boord.
Zo ben ik nu eenmaal.
Een kastje opengevallen?
Ha, alles weggeruimd, goed, goed.
Maar wat hangt dat meloenmoes aan de toiletdeur te hangen?

Het trieste feit deed zich voor,
geen van ons had gezien dat de als middagdessert bedoelde meloen,
die ik veiligheidshalve in de afwasbak had gezet tot na de tocht,
met suiker en al tegen de tegenoverliggende deur aangesmakt was
en in slierten naar beneden droop...



Oproep aan kandidaten voor de Vlaamse Monumentenprijs 2011

Elk jaar erkent de Vlaamse Monumentenprijs een persoon, een privé- of openbare instelling voor een recente verwezenlijking op het vlak van monumentenzorg, landschapszorg of archeologie. Aan die erkenning is een mooie geldprijs gekoppeld. In elke provincie wordt een laureaat geselecteerd die een bedrag van 2.500 euro wint. De uiteindelijke winnaar van de Vlaamse Monumentenprijs ontvangt daarbovenop een bedrag van 12.500 euro en krijgt de verdiende media-aandacht.

Tijdens de vorige editie kende minister Bourgeois de prijs toe aan de herbestemming van het kasteeldomein 'Pietersheim' tot bezoekerscentrum te Lanaken. Het project Pietersheim overtuigde door zijn omvang, geslaagde herbestemming en geïntegreerd samengaan van vakkundige restauratie en geslaagde nieuwbouw. De laureaat van de provincie Limburg verwezenlijkte bovendien een geslaagde en effectieve combinatie van de erfgoedsectoren archeologie, monumentenzorg en landschapszorg. Ook de traditie in de vrijwilligerswerking met jongeren onder professionele begeleiding (in de vorm van jarenlang archeologisch onderzoek), werd door de jury en de minister bijzonder gesmaakt.

De andere laureaten waren het onderhoud en de restauratie van het gevelbeeld van de Broodjeskapel te Antwerpen door vzw Kruis en Beeld, de restauratie en herbestemming van het voormalige Jezuïetenklooster te Gent, de instandhouding en ontsluiting van de industrieel-archeologische site 's Hertogenmolens in Aarschot en de herbestemming van de voormalige duivenschieting aan de Wellingtonrenbaan te Oostende.



Winnaar 2010

Herbestemming van het kasteeldomein 'Pietersheim' tot bezoekerscentrum te Lanaken.
Achterkant van de waterburcht, bereikbaar via het loopvlak.

© Piet Paulissen

Bij de beoordeling gaat bijzondere aandacht naar duurzame realisaties met verdiensten op de volgende terreinen:

- goed beheer van het onroerend erfgoed (door onderhoud, restauratie, consolidatie en herstel);
- een evenwichtig en multifunctioneel gebruik, aandacht voor een duurzame, territoriale ontwikkeling;

- een hedendaagse omgang met het onroerend erfgoed, bijvoorbeeld door een gepaste nieuwe bestemming, het gebruik van nieuwe technieken, de interactie met een nieuw ontwerp;
- brede ontsluiting van het onroerend erfgoed en speciale aandacht voor sensibilisering en educatie;
- interactie van het onroerend erfgoed met andere beleidsdomeinen zoals cultuur, ruimtelijke ordening, leefmilieu en toerisme.

De projecten worden beoordeeld op basis van de kandidatenfiche die u vindt op www.onroenderfgoed.be of aanvraagt op onderstaand adres.

Kent u een project dat volgens u de Vlaamse Monumentenprijs verdient? Stuur deze fiche dan, volledig ingevuld en samen met minstens 8 representatieve foto's van de toestand voor en na de ingrepen (bij voorkeur digitaal), naar:

Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed
 Afdeling Stedenbouwkundig Beleid en Onroerend Erfgoedbeleid
 Koning Albert II-laan 19 bus 10
 1210 BRUSSEL
 E-mail: vlaamsemonumentenprijs@rwo.vlaanderen.be

U kunt deelnemen tot en met **18 maart 2011**.

Meer informatie over het reglement en het verdere verloop van deze wedstrijd vindt u eveneens op www.onroenderfgoed.be of via vlaamsemonumentenprijs@rwo.vlaanderen.be

Tips van lezers

In onze vorige nieuwsbrief berichtten wij over de zeilkampen die vzw De Spits organiseert in Nieuwpoort. Een lezer attendeerde ons erop dat in Nieuwpoort nog één van onze leden zijn thuishaven heeft, namelijk François de Wilde met De Pijl. Hij is te vinden boven de Sint Jorissluis (De Spits ligt beneden deze sluis afgemeerd) en vindt het ongetwijfeld mooi indien er collega-schippers op bezoek komen. Indien u dus van plan bent om De Spits te gaan opzoeken, vergeet dan zeker niet even langs te gaan bij De Pijl!



Vlissingen Maritiem



Aan de eigenaren c.q. schippers van
het Varend Maritiem Erfgoed

Vlissingen, 29 maart 2011.

Van donderdag 25 tot en met zondag 28 augustus wordt dit jaar het maritiem - cultureel evenement Vlissingen Maritiem georganiseerd in en rondom de havens van Vlissingen. Het thema dit jaar is

“ Stoom en sleepvaart ”

Er worden vele activiteiten georganiseerd en in de havens van Vlissingen worden vele historische vaartuigen verwacht. Tall Ships, platbodems, voormalige werk, vissers, vracht- en begeleidingsschepen, klassieke zeil en stoomvaart, kortom alle historisch waardevolle schepen verzamelen zich in de havens van Vlissingen en zorgen voor een prachtig aanzicht. In deze sfeer is het goed netwerken en liefhebbers schepen zich in voor een prachtige zeiltocht op de Westerschelde.

De binnenkomst van de historische schepen vanaf de Westerschelde en vanuit Veere via het kanaal door Walcheren is al een belevenis op zich. U wordt verwelkomt door muziek en na afmeren is het een goed moment om de kurken te laten knallen. Geniet van een hapje en een drankje op een van de gezellige terrassen waar looporkesten, shantykoren en andere genres zorgen voor de muzikale omlijsting. Bezoek de Plaatwerkerij van de oude Scheldewerf, de maritieme braderie en de kinderactiviteiten.

Het hart van het evenement is de Dokhaven met daarbij het dok van Perry, het oudste droogdok van Nederland en in het begin van de 18e eeuw gebouwd voor het onderhoud van oorlogs- en lineschepen van de marine. In de jaren '70 is het droogdok buiten gebruik gesteld en met zand gevuld. Het dok is opnieuw uitgegraven en de restauratie is nu in volle gang. Het dok heeft nu de status van Rijksmonument en deze zomer zal alles gereed zijn.

Zondagmiddag is er de vlootschouw voor de Boulevard van Vlissingen. Afgelopen jaar werden wij helaas gedwongen door een krachtige storm af te zien van dit altijd imposante spektakel en daarom kijken wij allen hier extra naar uit. Alle aanwezige schepen worden dan uitgenodigd hieraan deel te nemen.

Kortom er wordt tijdens Vlissingen Maritiem 2011 alles gedaan om het U en het publiek zo aangenaam mogelijk te maken. Graag ontmoeten wij U dan ook als deelnemer van dit festijn in augustus. Heeft u nog vragen of kent u schepen die in ons decor niet zouden misstaan, dan horen wij heel graag van U. U kunt zich aanmelden door bijgaand inschrijfformulier in te vullen aan mij te retourneren.

Graag tot ziens en goede vaart,

Joop de Looff
Voorzitter Nautische Werkgroep
Vlissingen Maritiem/Sail de Ruyter
Postbus 58, 4380 AC Vlissingen, NL
0118-419772 of 06-15391916
joopdelooff@vlissingenmaritiem



Aanmeldformulier Vlissingen Maritiem 2011

Dit formulier is bedoeld voor Varend Maritiem Erfgoed
Gaarne invullen en verzenden naar Postbus 58, 4380 AB, Vlissingen, NL, maar bij voorkeur per email
naar joopdelooff@vlissingenmaritiem.nl.

Naam schipper/eigenaar

Adres:

Post code Plaats:.....

Telefoon:..... Mobiel:.....
Fax:.....

Email adres:.....
Website: (URL)

Meldt hierbij het schip (naam)
aan voor deelname aan Vlissingen Maritiem van 26 – 28 augustus 2011.

De gegevens van het schip zijn:

Soort schip:.....
Eigenaar: Particulier, Stichting, Vereniging, Bedrijf + naam

Bouwjaar:

Bouwer:

Lengte.....
Breedte.....
Diepte.....

Thuishaven:
Aantal bemanningsleden aan boord tijdens Vlissingen Maritiem:

Geschiedenis en wetenswaardigheden van het schip:
Indien nog niet bekend bij de organisatie (zie website Vlissingen Maritiem)

Datum:

Aan alle leden, adviseurs en
sponsors van Watererfgoed
Vlaanderen

30 maart 2011

OPROEP TOT DEELNAME AAN LILLO WATERDORP OP ZONDAG 10 JULI



Beste leden
Beste adviseurs

Op zondag 10 juli 2011 organiseert Watererfgoed Vlaanderen een havenfeestje in het historische Scheldefort Lillo.

'Lillo Waterdorp' wordt gecombineerd met Lillo Boekendorp, een grote tweedehandsboekenbeurs in open lucht die duizenden bezoekers trekt in een heerlijke relaxte atmosfeer midden het groen en vlakbij de Schelde.

Lillo Waterdorp is bedoeld om de leden een kans te bieden zich te presenteren aan een groot publiek, informatie, boeken, gadgets en producten te verspreiden en eventueel nieuwe leden of steunverleners te werven.

Dankzij de medewerking van het Districtsbestuur Berendrecht-Zandvliet-Lillo kan Watererfgoed Vlaanderen gratis stands aanbieden.

De stands worden geplaatst nabij het stemmige haventje.

Op het programma van Lillo Waterdorp staan o.m.:

- Scheldetochten met historische zeilschepen
- infostands over scheepvaart- en havenerfgoed
- klassieke schepen te kijk
- zeemansliederen
- expo over Antwerpen, de Schelde en Douane in het Tolhuisje
- erfgoedtrip door fort Lillo en over de Schelde
- literaire cruise Antwerpen-Lillo
- benoeming van de ereleden van Watererfgoed Vlaanderen
- info over de heraanleg van Lillo-Fort
- shipspotting-café.

Meer informatie over Lillo Boekendorp vindt u op
<http://www.lilloboekendorp.be/index.htm>.

Graag nodig ik u uit om tegen 15 april 2011 via secr@watererfgoed.be te laten weten of u een stand wil verzorgen, historische boten wil laten deelnemen, informatie wil verspreiden of op een andere manier wil meewerken.

Hartelijk dank bij voorbaat !



Eric Van Hooydonk
Voorzitter