



Vlaamse vereniging  
tot het behoud

van  
historische vaartuigen vzw

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

VBHV is lid van 

Nieuwsbrief 50 - mei 2011

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

## Agenda:

26 t/m 29 mei 2011  
Oostende Voor Anker "De Draak"  
2-5 juni 2011  
Havenfeesten Blankenberge  
3 t/m 5 juni  
tentoonstelling  
Tussen wal en schip  
18 en 19 juni  
Scheepvaardagen  
en opendeurdag ABC  
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](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 VVBHV leden en sympathisanten,

De 50ste editie van onze nieuwsbrief ligt voor u. Een editie met een gouden randje. Vijf jaar geleden vond het VVBHV-bestuur dat het tijd werd om haar leden regelmatig op de hoogte te houden, niet alleen van de nieuwtjes binnen de vereniging maar ook over al wat er beweegt en leeft op het erfgoedgebied dat ons interesseert: schepen, rivieren en kanalen, motoren, evenementen en noem zo maar op.

Ondertussen heeft onze nieuwsbrief-equipe de simpele mail-nieuwsbrief van destijds opgewerkt tot een eigentijds medium boordevol informatie maar ook met veel doorverwijzingen. We zien hem dan ook vaak geprint verschijnen op salontafeltjes of ergens aan boord bij onze leden en sympathisanten. Daarom vonden we het gepast om van deze 50ste editie iets speciaals te maken. We zullen deze speciale editie dan ook als promotiemateriaal voor onze club gebruiken in de hoop om zo nog meer mensen kennis te laten maken met waar we mee bezig zijn.

In deze nieuwsbrief vindt u informatie over diverse varend erfgoed verenigingen en initiatieven. Daarnaast ook enkele "reguliere" artikels, zoals een stuk van onze vaste reporter Wim over de binnenvaart en het traditionele Oeschaertiaentje van Fernand. Hopelijk krijgt u zo een goed beeld van wie wij zijn en waar we voor staan. Indien u ook interesse heeft om deze digitale nieuwsbrief 10 keer per jaar te ontvangen, word dan steunend of varend lid van VVBHV (slechts € 40/jaar) en meld u aan via [info@historisch-vaartuig.be](mailto:info@historisch-vaartuig.be).

De VVBHV-nieuwsbrief is een initiatief van leden, voor leden. In de loop der jaren is de nieuwsbrief sterk gegroeid qua uitstraling, inhoud en lezerskring. Onze vereniging mag trots zijn op haar publicaties. Het bestuur wenst uitdrukkelijk de hele ploeg achter de nieuwsbrief te bedanken voor haar inzet die dit alles mogelijk maakt. Ter gelegenheid van deze 50ste editie willen we dan ook het team achter deze nieuwsbrief eens in het zonnetje zetten. Op naar de 100ste editie?!

William van Laer	Wim de Graaf	Fernand van den Keybus	Greet Hendriks
lay-out	reportages	Oeschaertiaentjes	redactie
			
mslb Johanna	ex-veerpont IJtunnel	hoogaars Den Oeschaert	mslb Hudson

Op de volgende pagina ziet u de eerste pagina van de allereerste nieuwsbrief die de VVBHV uitbracht in juni 2006. Een heel verschil, niet?



VLAAMSE VERENIGING tot BEHOUD van  
HISTORISCHE VAARTUIGEN vzw

Lakenmakersstraat 41  
B-2800 Mechelen

Fortis : 001-3919876-85

---

## Nieuwsbrief n°1, juni 2006

### VAN HET BESTUUR :

Geachte leden,

Na lang aarzelen, rijp beraad en veel klussen aan onze schepen zijn we eindelijk gestart met het werk in belang van de vereniging.

Op vrijdag 16/6 heeft het bestuur een paar belangrijke afspraken gemaakt voor de toekomst van de vereniging:

- er werd besloten in de toekomst 10 bestuursvergaderingen per jaar te houden (1 per maand, behalve in juli en aug)
  - na elke bestuursvergadering zal er een nieuwsbrief opgesteld worden die naar alle leden gezonden zal worden. Vandaar deze eerste nieuwsbrief . We hopen met dit initiatief iedereen op de hoogte te houden van de activiteiten en vorderingen.
  - Open Monumenten Dag op 10 september gaat door op het kanaal Leuven-Dijle aan het Zennegat. Er zullen enkele monumentale schepen van buiten de vereniging uitgenodigd worden om niet elk jaar hetzelfde beeld te geven. De pers en verschillende TV-netten zullen uitgenodigd worden. Het definitieve programma kunt u verder in deze nieuwsbrief lezen.
  - de Infoborden gesponsord door VCM moeten dringend uitgevoerd worden (subsidie vervalt 10 september 06). Daarom vragen wij aan alle leden de gegevens van hun schip met enkele foto's en een kort verhaal op te sturen naar Dirk Ramakers. Dit zal gebundeld worden in een standaard lay-out, de bordjes zijn in A3 formaat, zwart-wit . Ieder lid krijgt een bord ter beschikking, dat kan geplaatst worden op de staander naast zijn schip of meegenomen worden tijdens zijn reizen. Het aanmeldformulier voor leden wordt als basis gebruikt voor de info die op de bordjes komt. Hebt u dit al ingevuld en opgestuurd, geen probleem, is dit niet het geval dan zal Dirk met u contact voor bijkomende info of evt een mooie foto. Zo worden ook de nog ontbrekende gegevens van de ledenadministratie aangevuld.
  - het aanmeldingsformulier voor nieuwe leden werd aangepast en kan u vinden verder in deze brief . De bedoeling is dat leden dit gebruiken om eventueel door te geven aan nieuwe geïnteresseerden. We willen er echter graag op wijzen dat lidmaatschap van de VVBHV geen automatisch recht op ligplaatsen geeft.
  - er zal nogmaals getracht worden om een bruikbaar aanspreekpunt te vinden bij Zeekanaal om over de ligplaatsenproblematiek te praten.
- Volgende bestuursvergadering is gepland op maandag 12 september om 9 u aan het Zennegat.

### **Uw bestuur :**

Luc Honsia, boeierschuit Ziet Op U Zelve (voorzitter) 0495 52 50 72  
Patrick van Camp, waalschokker Anne-Grete (secretaris) 0479 37 08 04  
Dirk Verstraelen , Groninger Boltjalk De afrekening (penningmeester) 0486 52 87 01  
Dirk Ramakers , motorsleepboot Odilia(ledenadministratie), 0478 38 38 45  
E-mail naar : [vvbhv@hotmail.com](mailto:vvbhv@hotmail.com)  
Website : [www.freewebs.com/vvbhv](http://www.freewebs.com/vvbhv)





Sinds 2008 tracht Op Stoapel op een originele manier het erfgoed van de zeescheepsbouw in Temse te ontsluiten voor een breed publiek.

De scheepsbouw was in het Waasland jarenlang de motor van de economie maar tevens had het een enorme impact op het culturele en sociale leven in deze regio. Helaas herinnert nog weinig in het straatbeeld aan dit roemrijk verleden en dat is meteen ook de drijfveer van Op Stoapel om hier iets aan te doen. Intussen is gebleken met ons project "Verankerd" dat er nog heel wat bestaat over de Boelwerf en dat er nog heel wat kan gedaan worden om dit erfgoed de plaats te geven in de geschiedenis die ze verdient. Bovenal hebben we mogen vaststellen dat de Boelwerf nog leeft in de harten van veel mensen en dat de frustratie van het faillissement stilaan plaats maakt voor trots en fierheid over wat men heeft gerealiseerd in het verleden.

Door de samenwerking met andere verenigingen zijn we in staat projecten te realiseren zoals "Verankerd in 2009", een multimedia-expo rond de Boelwerf. In twee weekendes trok deze expo meer dan 1700 bezoekers. Tijdens "Temse in de Wolken 2010", het grote zomerfeest in Temse, haalden we met Op Stoapel "De Bernisse" naar Temse, een mijnenveger gebouwd op de Boelwerf in 1954. Het schip kreeg maar liefst 1600 bezoekers over de vloer. Educatieve projecten voor zowel jongeren als volwassenen zijn ook een speerpunt in onze werking. Zo heeft onze Boelwandeling succes bij scholen en organisaties zoals Vormingplus.

Onze viermaandelijke nieuwsbrief kent veel bijval en is tevens een stukje historisch onderzoek dat we hiermee verrichten. Ondertussen is Op Stoapel lid geworden van "Watererfgoed Vlaanderen". Onlangs kreeg Op Stoapel ook een eervolle vermelding van de provincie Oost-Vlaanderen in het kader van de Provinciale cultuurprijzen. Het nieuwste project van Op Stoapel is "Boelmannen vertellen", een project rond mondelinge geschiedenis waarbij oudere mannen en vrouwen worden geïnterviewd over hun werk op de Boelwerf. Een en ander wordt in een aantrekkelijke video/foto installatie gegoten en aan het publiek getoond op de erfgoeddag 2011. Later worden nog meer interviews opgenomen en zullen de video's ook in een museale context en op de erfgoedbank kunnen bekeken worden.

Op Stoapel wil dat er iets gedaan wordt met het belangrijkste erfgoed dat Temse rijk is. We doen dat met open vizier, in samenwerking met de plaatselijke overheden en andere actoren in de omgeving. Voor de verdere toekomst denken we na over een "baken aan de Schelde" dat ons doet herinneren aan die grote werf. Een monument bij de enig overgebleven kraan op de Zaat met infoborden over wat er zich vroeger heeft afgespeeld op deze gronden. Onze droom is natuurlijk een echt schip, gebouwd op de Boelwerf, ingericht als kenniscentrum/ontmoetingsplaats.

Op Stoapel werkt met vrijwilligers en is voorlopig nog een feitelijke vereniging. Daar hopen we snel verandering in te brengen. Het ontbreken van een eigen lokaal om onze vergaderingen te houden en om ons verzameld erfgoedmateriaal te bergen is daarbij een groot struikelblok. We rekenen op de medewerking van de gemeente Temse om hier een oplossing te bieden maar voorlopig zit er geen schot in de zaak. Uiteraard kijken we ook naar andere partners om ons hierbij te helpen. Op Stoapel heeft reeds bewezen met zijn projecten dat ze bijdraagt tot de maatschappelijke integratie van het Oost-Vlaams cultureel erfgoed. We hopen dat ook vanuit meer professionele hoek interesse komt voor onze werking en het erfgoed van de Boelwerf om tot nieuwe boeiende projecten te komen in de toekomst.



OP STOAPEL  
Erfgoedvereniging Boelwerf Temse met voor

Arm in Arm foto/Video-installatie  
**Boelmannen Vertellen**



Zon. 1, zat. 7 en zon. 8 mei 2011 - Open van  
10 tot 18u - Het Molenshuis, Wilfordkaai 23,  
9140 Temse - gratis toegang  
Info: 0486 89 76 85

## KOM MEE AAN BOORD!

We zijn steeds op zoek naar enthousiaste medewerkers die willen participeren in onze vereniging en die het erfgoed van de scheepsbouw een warm hart toedragen.

Wie wil meewerken aan onze projecten is van harte welkom!



### Informatie:

Lieven Muësen, Oostberg 192, 9140 Temse

Telefoon: (0032)(0)486 89 76 85      opstoapel@scarlet.be

<http://blog.seniorennet.be/boelwerf/>

Facebook: Boelwerf - Op Stoapel

Op Stoapel financieel steunen kan ook via rekeningnummer:

(IBAN: BE 27) 737-0260475-73 (BIC: KREDBEBB)  
van Op Stoapel FV met de vermelding gift Op Stoapel

## Tolerant zet Rupelmonde weer op de vaarkaart

Rupelmonde heeft de hele twintigste eeuw tussen twee scheepswerven ingesloten gelegen. Richting Steendorp/Temse waren – en zijn nog steeds – de Nieuwe Schelde Werven te vinden, stroomafwaarts naar Antwerpen toe lag CNR. Dat stond toen voor Chantier Naval de Rupelmonde.

Deze werf werd in 1995 echter stilgelegd en enkele jaren later afgebroken. Van het hele terrein kreeg de gemeente Kruibeke ongeveer 1,5 hectaren in bezit, met als bedoeling die in te richten voor klassieke scheepvaart.

De benaming CNR bleef, maar staat sindsdien voor Centrum Nautisch Rupelmonde.



Weinigen geloofden er allicht in, maar het werd het begin van een nieuwe start. De voorbije tien jaar is CNR dan ook (opnieuw) een begrip geworden, vooral omdat twee partners elkaar vonden. Aan de ene kant de Kruibeekse deelgemeente Rupelmonde, die na jaren ellende (met een grote bedrijfssluiting en vijf jaar eerder nog een grote overstroming) uit een diep dal kroop en weer aansluiting vond bij de Schelde. Aan de andere kant de nautische behoudsvereniging Tolerant, beetje op de dool want op zoek naar een geschikt onderkomen voor ingrijpende restauratiewerken aan een honderd jaar oud platbodemschip.

Het klikte, dankzij de inzet van velen. Een goed draaiende ploeg vrijwilligers bij Tolerant, logistieke steun van de gemeente Kruibeke, financiële bijstand van de provincie Oost-Vlaanderen en van het programma Interreg van de Europese Unie, daarnaast ook van een aantal privé sponsors. Bovendien zat ook de tijdsgeschiedenis mee: vernieuwde belangstelling voor watertoerisme en wonen aan het water, maar evenzeer voor varende monumenten – lange tijd nochtans het kneusje op het vlak van erfgoedzorg.

Zeker in de regio Waasland droegen begin jaren 1990 twee opvallende evenementen daartoe bij, namelijk Eurosail in 1993, onmiddellijk gevolgd door het Mercatorjaar 1994 (het was toen 400 jaar geleden dat de bekendste burger van Rupelmonde overleed). Met deze man is het volgend jaar weer feest, we vieren dan de 500ste verjaardag van zijn geboorte.

Toch doen ze bij Tolerant meer dan feesten alleen. De vereniging, met werkende leden tot ver uit het Vlaamse achterland, kan sinds zij eind 2003 in Rupelmonde neerstreek immers een mooi palmares voorleggen.

Met, na afwerking van D'n Bruinen in september 2006, bijna één (her)tewaterlating per jaar, bij voorkeur tijdens het Weekend op de Helling. Deze opendeurdagen zijn, na een aarzelende start, een vaste waarde geworden tijdens het tweede weekend van september.

Goedkope promopraat? Oordeel zelf:

- 2007: geen boot maar een boek, het standaardwerk van Jules Van Beylen over het platbodemtype hengst
- 2008: een echte hengst dit keer, de Jan Korneel
- 2009: weer een boot, het veerbootje "Anne & de Zaatman" dat Tolerant "erfde" van de veerman van de Rupel
- 2010: kleiner, maar nog steeds een boot, de 12 voets-jol Ivo, ditmaal een erfstuk van een van de (oudste) leden van Tolerant
- 2011: CNR en Tolerant krijgen aanlegruimte voor traditionele vaartuigen door middel van drijvende steigers, ingericht door Waterwegen & Zeekanaal
- 2012: nog in de toekomst maar nu al vaststaand, het nieuwe Mercatorjaar

Ondertussen is ook een langlopend project aangevat. Het betreft voor de eerste keer nieuwbouw. Een vijftal jaar geleden werd immers vanuit Nederland nog een van de weinige overblijvende houten hengsten aangevoerd, Pegasus genaamd. Zou eerst in Baasrode worden aangepakt, maar het werd nadien toch Rupelmonde. Het schip was inmiddels zo rot geworden dat herstellen zinloos was. Nabouwen dan maar, een replica. Het begon met een krijtlijn op het asfalt in de CNR-loods, maar het staat nu half in zijn inhouden, met de romp afgewerkt tot halve hoogte. En nog een niet nader te bepalen aantal werkjaren voor de boeg.

In de coulissen staan er inmiddels nog projecten te wachten. Bij de Nieuwe Schelde Werven, de burens aan het andere eind van Rupelmonde, werd vorig jaar “de boot van Brel” binnengebracht, niet meer dan een metalen casco maar met de bedoeling het schip helemaal te herbouwen. Daar zijn dus een houten stuurhuis en dito masten bij nodig. En dan wordt er al eens in onze richting gelonkt. Geen tijd dus om ons te vervelen aan de waterkant. En dan hebben we het nog niet gehad over het varen zelf. Voor zover het zeilen betreft, gebeurt dit vaak in Zeeland, waar we met de Oosterschelde over ruimer en vooral veiliger vaarwater beschikken dan aan deze kant van de grens. Ook in Rupelmonde en omgeving wordt echter gevaren, en wel met het veerbootje Anne, dat – velen zullen het beamen – uiterst geschikt is voor verkennende dagtochtjes. Kers op de taart zijn tot slot de uitstappen naar diverse evenementen in en om het Vlaamse land, waaraan velen onder ons een fijne herinnering overhouden. Daar maken we dan ook graag onze vrienden en collega’s van de Vlaamse Vereniging tot Behoud van Historische Vaartuigen deelgenoot van, in het besef dat bij hen hetzelfde leeft. Ad multos annos.



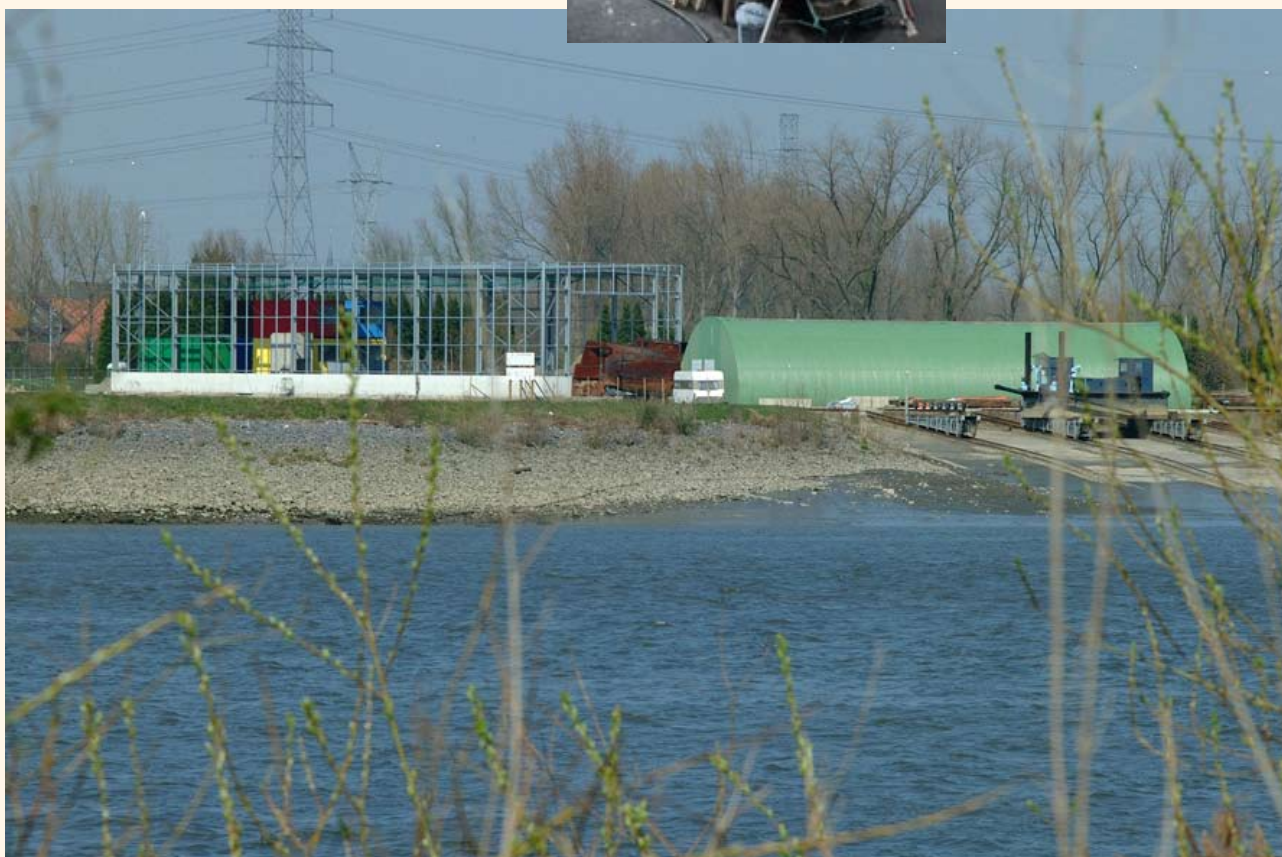
Namens Tolerant,  
Werner van de Walle

Informatie:

Secretariaat VZW Tolerant

Brugstraat 21  
B-2960 Sint Job-in-'t-Goor  
info@tolerant.be

Telefoon (0032)(0)3 637 50 50  
[www.tolerant.be](http://www.tolerant.be)



# Binnenvaart door de jaren heen

door Wim de Graaf, IJtunnel

Bronnen: [www.informatie.binnenvaart.nl/themas/seine-schelde.html](http://www.informatie.binnenvaart.nl/themas/seine-schelde.html), [www.picaro.nl](http://www.picaro.nl), Wikipedia

Is "70, 300, 1350, 4400" de uitslag van een loterij of de Keno? Nee, dit zijn de tonnages waarvoor vanaf het vroege verleden tot nu kanalen gegraven zijn en rivieren bevaarbaar voor zijn gemaakt. Met de schaalvergroting van de binnenvaart zijn er natuurlijk winnaars, maar ook verliezers.



## Hoe het ooit begon

**T**ijdens de Romeinse bezetting beleefde de handel, en daarmee de scheepvaart, een grote bloeiperiode. Zo werden producten als wijn van de Middellandse zee via de Seine, de Schelde en de Maas naar onze contreien gebracht.

**O**ok de scheepsbouw was ten tijde van de Romeinse veroveringen al erg ontwikkeld. Er waren diverse soorten schepen in gebruik, afhankelijk van het vaargebied en de lading, variërend van eenvoudige kano's en houtvloten tot schepen met een grote diepgang en een capaciteit van zestig ton. Deze schepen werden voortbewogen door middel van jagen, roeien, bomen of zeilen en combinaties hiervan.

**I**n de Middeleeuwen werd 85% van de goederen over water vervoerd.

**I**n deze periode maakte men hoofdzakelijk gebruik van natuurlijke waterwegen, waarvan de bevaarbaarheid hier en daar wat verbeterd werd door verdieping en verbreding van de vaargeul. Op de meeste rivieren konden echter slechts schepen met een geringe diepgang varen. Wel waren er schepen van allerlei afmetingen, een vijftigtal verschillende types zijn bekend.

## Kanalen

**A**l sinds de Romeinse tijd werden hier en daar kanaaltjes gegraven, bijvoorbeeld om een stad met een rivier te verbinden of een bocht af te snijden. In de 16de eeuw kon men langere kanalen gaan aanleggen door twee uitvindingen: de schutsluis en het kunstmatig gevoede scheidingspand. Het principe van de schutsluis is waarschijnlijk met Leonardo Da Vinci vanuit Italië naar Frankrijk gekomen.

**I**eder kanaal heeft zijn verhaal. De mensen die het initiatief namen tot de aanleg van een kanaal waren uiteenlopende persoonlijkheden: vorsten, staatslieden, ingenieurs, avonturiers. Hun motieven waren politiek, strategisch, economisch, egoïstisch of idealistisch. Sommige kanalen werden bedacht en direct aangelegd, bij anderen duurde de bouw soms tientallen jaren door oorlogen, regeringswijzigingen of geldgebrek. Ook zijn er veel plannen gemaakt die nooit zijn uitgevoerd.

Een sociaal gevolg van het ontstaan van kanalen is dat de binnenvaart een gezinsbedrijf werd. De riviervaart was altijd ruw mannenwerk geweest, terwijl vrouwen en kinderen aan de wal woonden. In de loop van de 18de eeuw werden de reizen groter door de verbindingskanalen, waardoor men verder en langer "van huis" was. Voortaan woonde het gezin aan boord en nam de vrouw een deel van het werk op zich.

## De 19de eeuw

Een belangrijke figuur in deze periode was de Baron van Freycinet. Als minister van Openbare Werken stelde hij in 1879 een plan op om de ontwikkeling van de Franse zware industrie te stimuleren, door de transportmogelijkheden van grondstoffen (vooral steenkool) te verbeteren. Met name voor de scheepvaart had dit grote gevolgen: enerzijds werd besloten tot de aanleg van nieuwe vaarwegen, anderzijds tot de modernisering van bestaande kanalen. Naast nieuwbouw (uiteindelijk 468 km) werd er vooral gemoderniseerd (2453 km). De verbetering bestond hoofdzakelijk uit een standaardisering van de afmetingen van de voor de industrie meest belangrijke kanalen, wat voor de meeste kanalen een schaalvergroting inhield.

## Van 70 naar 300 ton

Freycinet legde in zijn plan de minimale afmetingen van de vaarwegen vast. Deze maten waren gebaseerd op de afmetingen van een scheepstype uit het noorden, dat "péniche flamande" of "spits" werd genoemd. Uiteindelijk had dit tot gevolg dat de spits, in het Frans meestal "(type) Freycinet" of "38 mètre" genoemd, in Frankrijk en in België het meest gangbare scheepstype werd.

Een andere beweegreden van Freycinet was zijn streven naar vooruitgang in het algemeen. Dit uitte zich bijvoorbeeld in het bevorderen van mechanische voortbeweging van schepen. In de kanalen werd het jagen van schepen door mensen verboden. Er werden diverse vormen van mechanische, en later elektrische, tractie op de oevers en over de bodem uitgeprobeerd. De rivierscheepvaart was in tweede helft van de 19de eeuw ook sterk gegroeid. Door de uitvinding van de beweegbare stuw werden ook grotere rivieren gekanaliseerd. Voor de voortbeweging zorgden hier vooral (stoom)sleepboten.

Vergeleken met de voorafgaande eeuwen hebben er in de 20ste eeuw in korte tijd grote veranderingen in de binnenvaart plaats gehad. In de scheepsbouw vond een ontwikkeling plaats van houten naar stalen schepen, aanvankelijk geklonken, later gelast. De voortbeweging verschoof van jagen, via tractie, naar eigen voortstuwing door middel van dieselmotor en schroef. Al deze ontwikkelingen zijn door de beide Wereldoorlogen versneld, hoewel (of juist doordat) er veel schepen beschadigd en vernietigd zijn.

## Van 300 naar 1350 ton

Tot in de jaren 1960 zijn er nieuwe spitsen gebouwd in België, Frankrijk en zelfs in Duitsland. Daarna werd de voorkeur gegeven aan grotere schepen. Naast de slechte toestand van de vaarwegen zagen veel schippers zich in de tweede helft van de 20ste eeuw geconfronteerd met een teruglopend ladingaanbod. Traditioneel belangrijke ladingsoorten als steenkool verdwenen. Bovendien kwam er een tweede grote concurrent, naast de trein: de vrachtauto. De binnenvaart kreeg een ouderwets, negatief imago. Als gevolg van dit alles zagen veel schippers het niet meer zitten en zijn er honderden spitsen gesloopt of omgebouwd tot woonschip.

## Van 1350 naar 4400 ton

Uiterlijk in 2016 moet de Seine-Schelde verbinding, officiële naam "Seine Nord Europe", klaar zijn. De verbinding maakt het mogelijk om met grote schepen tussen Rotterdam/Antwerpen en Parijs te varen. Nu ligt het maximale laadvermogen op 600 ton. Het vervoer vindt hoofdzakelijk plaats met type schepen als "spitsen", "verlengde spitsen" en "Canal du Nord schepen". In de nieuwe situatie is de Seine-Schelde verbinding geschikt voor schepen tot 4400 ton laadvermogen en tweebaks duwvaart, waarbij delen van de vaarweg uit eenrichtingsverkeer bestaan, of bij normaal profiel schepen tot 1350 ton laadvermogen.

De Seine-Schelde verbinding is 's werelds grootste binnenvaartproject van het moment. De kosten zijn geraamd op 4 miljard euro. De Europese Unie betaalt 420 miljoen euro subsidie voor het project. De Seine-Schelde verbinding kan de Europese binnenvaart een enorme impuls geven. Niet alleen lichtstad Parijs en



de zeehavens Rotterdam en Antwerpen zullen baat hebben bij deze verbinding. Ook havenplaatsen als Brugge, Oostende, Vlissingen en Terneuzen, Lille, Duinkerken, Le Havre en Rouen zullen, met eventuele infrastructurele aanpassingen, groot voordeel hebben bij deze verbinding. De verwachte goederenstroom via deze verbinding ligt in de eerste jaren op circa 10 miljoen ton met een groei tot circa 30 miljoen ton in opvolgende jaren. Noord Frankrijk is met belangrijke productielocaties voor de chemische en agrarische sector, de bouw, de automobiellindustrie en tal van terminals het economische hart van Frankrijk. In Frankrijk voert het wegvervoer de boventoon en is qua volume ook het vervoer per spoor veel belangrijker dan over het water. Door verbetering van de route tussen de Seine en de Schelde verwacht men dat het transport over de weg zal afnemen en daarmee tot minder verkeersopstoppingen leidt.



## Wat gebeurt er in België?

Tussen Deûlémont en Gent wordt de bevaarbaarheid van de bestaande vaarweg verbeterd. Die vaarweg omvat het traject van de Leie vanaf de Franse grens tot Deinze, het afleidingskanaal van de Leie tot aan de kruising met het kanaal Gent-Oostende, dat op zijn beurt toegang geeft tot de Ringvaart om Gent. Bruggen worden verhoogd of vervangen, ook er komen twee sluizen bij. Tevens zijn er passeerplaatsen voorzien, de schepen kunnen namelijk zo groot en breed zijn dat er op de ander gewacht moet worden.

## Steeds maar groter

De schaalvergroting van de binnenvaart heeft veel doen veranderen in het landschap. Het kanaal Bossuit-Kortrijk is hier zeker een voorbeeld van, het verbindt de Schelde in Bossuit met de Leie in Kortrijk. Het is 15,3 km lang en werd gegraven tussen 1857 en 1861. Toen had het een breedte van 16 meter. Om de grote niveauverschillen te overbruggen werden oorspronkelijk 11 sluizen gebouwd, vijf aan de kant van de Schelde en zes naar de Leie toe. Ook moest er een tunnel, het "souterrain van Moen", gegraven worden tussen Moen en Knokke.



*het souterrain van Moen toen en nu  
(foto nu © Koos Fernhout)*



Vanaf het begin van de jaren 1970 werd het kanaal gemoderniseerd en aangepast aan schepen van 1350 ton. Die aanpassingswerken bestonden uit de verbreding en verdieping van de waterweg en de vermindering van het aantal sluizen.

Hierbij verdween ook de tunnel. Nu heeft het kanaal een breedte van ongeveer 50 meter en zijn er 6 sluizen overgebleven: een grote sluis in Bossuit, Moen en Zwevegem en drie kleine sluizen in Kortrijk. Het is door deze kleine sluizen dat alleen spitsen het gehele kanaal kunnen doorvaren.

Zijn er nog meer voorbeelden van de schaalvergroting te vinden in België? Zeker, denk maar aan het Centrumkanaal in Henegouwen. In het oude Centrumkanaal zijn vier hydraulische scheepsliften te zien, de enige nog werkende in de hele wereld! Omdat ze uniek zijn, werden ze door UNESCO opgenomen op de Wereld Erfgoedlijst.

Het kanaal heeft een groot verloop. Om het hoogteverschil te overbruggen werd in 1888 gestart met de bouw van 4 scheepsliften, die de schepen 13 tot 16 meter omhoog moesten tillen. Omdat een sluis in die tijd slechts enkele meters hoogteverschil kon overbruggen, zouden hiervoor vele sluizen nodig geweest zijn. Pas in 1918 kon het hele stelsel van scheepsliften gebruikt worden. Voor de beroepsvaart zijn de liften intussen te klein, maar de pleziervaart maakt er nog steeds gebruik van.

*Strepy-Thieu foto © Koos Fernhout*

Aan de horizon zien we duidelijk de overgang van 330 naar 1350 ton. Om de beroepsvaart ter dienste te zijn werd ruim twintig jaar geleden begonnen met de bouw van een mechanische scheepslift in Strepy-Thieu. Hiermee is het mogelijk om 73 m hoogteverschil in een keer te overbruggen voor schepen tot 1350 ton. Deze scheepslift is in 2002 in gebruik genomen.

## Erfgoed

Als varend erfgoed liefhebber sta je in twee werelden: aan de ene kant ben je consument van efficiënt vervoerde producten en heb je natuurlijk profijt van een schoon milieu. Maar wie ziet er straks een liefhebber een ruim vijftig jaar oude duwbak in de teervervanger kwasten? Laten wij daarom zuinig omspringen met wat er is aan varend erfgoed!



## Archonaut: vakmanschap is meesterschap



Iets meer dan tien jaar zijn we nu bezig bij Archonaut, en we hebben één kenmerk gemeen: we zijn gepassioneerd door houten boten. Archonaut is in eerste instantie een opleidingswerf voor klassieke restauratietechnieken aan houten boten. Door die ambachtelijke technieken in stand te houden, en door te geven naar de volgende generaties, hopen wij zo het varend erfgoed in stand te houden. Dat zijn dus in het kort onze twee ankerpunten: opleiding in restauratietechnieken en het varend erfgoed.

Het is merkwaardig dat mensen een opleidingsproject met boten altijd associëren met een sociaal project, en dan een groepje kansarmen of junks daaraan te linken. Deze etikettering is fout. Het is wel een feit dat onze doelgroep ook bestaat uit mensen die in het reguliere arbeidscircuit minder aan bod komen, zoals langdurig werklozen, laaggeschoolden, schoolverlaters e.d. Maar de gedrevenheid, de leergierigheid en de fierheid van onze cursisten blijft verwonderen. Sommigen komen van heel ver, wat een immense inspanning betekent, zeker in termen van tijd, met als enige vergoeding stempelgeld. En inderdaad, Archonaut werkt al tien jaar samen met de VDAB, die ook inziet dat opleiding een sterke troef is voor tewerkstelling.

Boten zijn een ideaal middel om dat doel te bereiken. Elke boot roept nieuwe vragen op: houtsoorten, verbindingen, bouwwijze, onderhoudstoestand. Wij zijn er immers van overtuigd dat een vakman niet alleen een uitvoerder is, een handlanger, maar ook iemand die voortdurend vragen stelt en nadenkt: waarom deze houtsoort, waarom deze verbinding, hoe zit dat lijnenplan in elkaar, hoe kunnen we systematisch dat probleem aanpakken?

En dat is juist de sterkte van Archonaut: wij hebben niet één groot, meestal sexy project, waarbij cursisten soms maanden aan een stuk spanten lamineren, en uiteraard alleen maar deze ene techniek gezien hebben gedurende hun opleiding. Archonaut is met vele projecten tegelijk bezig, waardoor een cursist een bijna individueel traject doorloopt, waarbij diverse technieken aan bod komen. Er zijn de heel eenvoudige sharpy's, dan het knikspant, iets moeilijker is dan weer rond- en S-spant, we hebben overnaadse en karveelgebouwde boten, groot en klein, ruw werk en heel fijn of precies, kortom het materiaal maakt dat elke cursist een aangepaste opleiding kan volgen, die bijna op zijn lijf geschreven is.



Sommige mensen maken de bedenking dat het aanleren van die oude technieken een beetje zinloos is. Klompen kappen is inderdaad niet meer relevant, akkoord, maar de technieken die men leert in de scheepsbouw zijn transfereerbaar naar andere restauratiesectoren, zoals de bouw, kappen en dakgebinten, restauratie van deuren, vensters, trappen, molens, maar ook het fijnere restauratiewerk aan meubels. Bovendien is het zo dat wie aan een boot kan werken eigenlijk veel technieken van de houtbewerking onder de knie heeft: er zijn immers bijna geen rechte lijnen of hoeken, verbindingen zijn altijd erg ingewikkeld...

Daarenboven zijn wij met erg mooie dingen bezig: de charme die uitgaat van deze houten boten, soms echte pareltjes, is innemend. Het valt op dat bezoekers zo'n boot bijna altijd strelen. Cursisten voelen zich ook erg betrokken bij al dat moois, en identificeren zich als het ware met hun project, ze zijn fier als ze een wrak zien evolueren naar een pareltje van een afgewerkt pronkstuk, het is hun boot. Zo leren ze niet alleen technische vaardigheden, maar het geeft hen een serieuze duw in de rug naar zelfrespect, zelfvertrouwen. Voor sommige cursisten is het hier een gelukkige periode, ze komen ook vaak terug, houden contact. Ik ben ervan overtuigd dat die ankerplek (collega's, een vaste tijdsstructuur, bezig zijn aan mooie projecten) een beetje geluk betekent, en dat is volgens recente wetenschappelijke visies – als het dan toch in economische termen moet uitgedrukt worden – een zinvolle investering.



Maar er zijn ook harde cijfers: volgens een onderzoek van de ULB levert elke geplaatste werkzoekende op jaarbasis een duurzaam dividend op van € 29.000. Maak zelf het rekensommetje: Archonaut is 10 jaar bezig, met 22 cursisten per jaar, waarvan volgens de VDAB zelf ruim 70% na de opleiding werk vinden. Dat is een schitterend resultaat, om fier over te zijn. Dit alles wordt gerealiseerd met amper 1,8 FTE, wat slechts mogelijk is omdat er zoveel enthousiaste inzet is van een dynamische ploeg medewerkers, die geloven in wat ze doen. Archonaut richt nu ook workshops in voor geïnteresseerde amateurs: zo is er een avondcursus, waarin een klassieke dorry gebouwd wordt, die na de cursus onder de deelnemers verloot wordt.

Vermits wij zo gebeten zijn door het varende erfgoed virus, proberen wij ook zoveel mogelijk archiefmateriaal te verzamelen. Zo hebben we een bescheiden, maar waardevol documentatiecentrum, maar ook enkele relictten, gaande van klassieke boten tot werktuigen, zeker de moeite waard voor geïnteresseerden. Een bezoek loont altijd de moeite, en we hebben meerplaatsen, ook voor passanten. Misschien een idee om even halt te houden op weg naar Oostende voor Anker...



Je vindt uitgebreide informatie op [www.archonaut.be](http://www.archonaut.be).

Philippe Perneel  
voorzitter Archonaut vzw



## Semestrieel verslag botterproject Rosalie

### 1. Historiek

Het Bestuur van het Scheepvaartmuseum Baasrode heeft de beslissing genomen een Baasroodse botter te bouwen. Vanwege vzw De Zaatman werd in 2006 een subsidie ontvangen van € 90.000, met de voorwaarde dat dit geld besteed zou worden aan een maritiem-sociaal project. Na overleg met Spoor 2 en VDAB werd uiteindelijk gekozen sloop te gaan met de VDAB. Hiertoe werd een instructeur aangeworven, Leon Annerel uit Baasrode, en werden de nodige informatievergaderingen met kandidaat-leerlingen georganiseerd. Uiteindelijk werden 13 leerlingen weerhouden voor de opleiding houtbewerking, daktimmer, met als toegevoegde waarde de theorie te toetsen aan de praktijk bij de bouw van de botter.

### 2. Start van het project

Op 2 april 2010 startte het project Baasroodse botter Rosalie. Jozef Dauwe, gedeputeerde van de provincie Oost-Vlaanderen, en René Stroobant, voorzitter van de vzw De Zaatman, legden de kiel voor het nieuwe vaartuig. Bij die gelegenheid overhandigde René Stroobant een cheque van € 5.000 aan Jan Annemans. Tegelijkertijd met de start van de bouw werden ook de lokalen ingericht waar de opleiding doorgaat, en kocht de vzw Scheepvaartmuseum de nodige infrastructuur aan, zijnde werktuigen, machines, werkbanken, enz. De "houten loods" werd aangepast om aan de eisen van veiligheid en comfort te voldoen. In samenwerking met het Opleidingscentrum Hout van de VDAB Mechelen werden de nodige cursusboeken aangeschaft. Voor de stroomvoorziening huurde de vzw een aggregaat, teneinde de machines van voldoende vermogen te kunnen voorzien.

### 3. De opleiding

Gedurende vier dagen per week werd opleiding gegeven door Leon Annerel. Basisprincipes van de houtbewerking werden hier aangeleerd, die in de praktijk getoetst werden bij de bouw van de botter. De administratieve verantwoordelijkheid lag bij Fernand Van Hoey. De coördinatie van het botterproject berust bij Jan Annemans. Henk Van Halteren van Botterwerf Nieuwboer uit Spakenburg staat in voor de bouw van de botter.

### 4. Bouw van botter

Na de kiellegging werden voor- en achterstevan geplaatst, zodat het schip zijn definitieve lengte verkreeg. De volgende fase was het aanbrengen van twee schotten op de kiel, die de lengte en vorm van de bun aangeven. Vervolgens werd het bundek geplaatst, waarna het zwaarste werk volgde: aan aanbrengen van het vlak uit balken van 16 m lang en 2,5 duim dik. De sloopstimmerlui kregen hierbij de assistentie van enthousiaste vrijwilligers, en ook de cursisten konden hier ervaring opdoen. De volgende fase was het plaatsen van de wrangen en het aanbrengen van kimgangen in voor- en achterschip. Tijdens het verloop van de werken werd al het nieuwe hout voorzien van de nodige teerlagen. Het eerste bouwjaar werd eind september afgesloten met het plaatsen van bijkomende bunschotten en vier dekenpoten op het bundek. Tijdens de winter werd het schip afgedekt met een dekzeil, in afwachting van het hervatten van de bouwwerken in het voorjaar. We hopen in de loop van de maand april met de werken te kunnen verder gaan.

Jan Annemans  
oud-voorzitter SMB  
coördinator Botterwerkgroep

## Belgica - Belgische poolgeschiedenis in Noorse wateren

In de kleine baai van Brurvik, op 2 km ten noordoosten van de Noorse havenstad Narstad, bevindt zich het wrak van de Belgica. Deze houten driemaster staat rechtop, op een harde stenen ondergrond met een maximale bodemdiepte van 20 m. Het wrak werd slechts 15 jaar geleden ontdekt door een lokale duikersclub. De bekendmaking van deze vondst zorgde voor veel beroering en enthousiasme in de wereld van de Arctische en Antarctische exploratiegeschiedenis, alsook bij de maritieme archeologie. In de zomer van 2006 werd in Oostende door reder Willy Versluys de vzw Belgica Genootschap opgericht. Deze vzw heeft tot doel het wrak van de Belgica grondig te bestuderen en indien mogelijk het schip volledig of gedeeltelijk te bergen en te conserveren.



De Belgica werd gebouwd in 1884 te Svelvik bij Oslo en heette oorspronkelijk Patria. Ze had een lengte van 39,3 meter, een breedte van 8,3 meter, een diepgang van 4,5 meter en een waterverplaatsing van 263 ton. Haar romp was vervaardigd uit hout afkomstig van de grove den, gemonteerd op eiken spanten. De Patria had 3 masten en was getuigd zoals een bark. Naast haar zeilen kon een stoommachine een kleine voortstuwing geven bij windloze dagen. In 1896 werd het vaartuig aangekocht door de Belgische poolreiziger Adrien de Gerlache en omgebouwd tot expeditievaartuig. De Gerlache gaf het schip een nieuwe naam: Belgica. In 1897 vertrok ze voor ruim 2 jaar op een poolreis en zou ze het eerste schip zijn dat een overwintering meemaakte op Antarctica. Drie verdere reizen naar het poolgebied werden in 1905, 1907 en 1909 uitgevoerd met de Gerlache als kapitein.

Tegen 1916 was haar carrière als onderzoeksschip voorbij. Ze werd meerdere malen verkocht en werd onder meer gebruikt als passagiersschip, drijvende visfabriek en kolendepot. In de loop der jaren onderging ze ingrijpende veranderingen. Zo werden onder andere de masten, de boegspriet en de bovenbouw verwijderd. In mei 1940 kwam de Belgica in handen van het Britse leger, dat haar omvormde tot drijvend munitiedepot. Slechts enkele weken later verging ze bij een aanval van een Duitse bommenwerper. Haar roemrijke carrière van bijna 60 jaar maritieme geschiedenis eindigde op de bodem van een fjord.



Het wrak van de Belgica kwam in België voor het eerst weer ter sprake nadat de Oostendse reder Willy Versluys bericht had gekregen van enkele Belgische poolspecialisten over haar ontdekking. Duikers van een lokale club hadden het wrak gelokaliseerd. In alle haast werd in juli 2006 een vzw opgericht met de bedoeling het wrak te gaan onderzoeken en voor de toekomst te kunnen redden. De leden van het Belgica Genootschap waren uiteenlopend: poolspecialisten, een maritiem archeoloog, een bergingspecialist, biologen en scheepsbouwkundigen. Onze vereniging kon zelfs Kristian Holst, kleinzoon van de laatste eigenaar van het wrak, bij zijn leden opnemen.



Er moest zo snel mogelijk een eerste expeditie op touw gezet worden om het wrak te onderzoeken. Eén van de voornaamste vragen bij het onderzoek was de conserveringsmogelijkheid en het opstellen van een degelijk rapport geïllustreerd met zoveel mogelijk beeldmateriaal. Twee teams vlogen naar het noorden: een administratief en een technisch team. Het administratieve team droeg zorg voor het nodige papierwerk dat gepaard ging met het internationale onderzoeksproject, terwijl het technische team bestond uit een maritieme archeoloog-duiker en een cameraman. Daarbij kregen zij hulp van twee lokale duikers en een schipper.

Voor onze beide duikers was het hun eerste duik op een wrak boven de poolcirkel. De zichtbaarheid onder water was matig doordat een soort mist of lichte, witte stof in het water hing. Dit vormde geen hinder voor het archeologisch onderzoek, maar de overzichtsfotografie was in grote mate beperkt. Het wrak bleek grotendeels intact en was goed als zeilschip herkenbaar. Het staat rechtop met een inclinatie van 20 graden naar bakboord. In het laadruim werden grote hoeveelheden koperen munitiekisten aangetroffen met Britse markeringen en een datering van 1939. Op ongeveer 50 meter van het wrak lag een ijzeren barge met identiek dezelfde lading munitie als de Belgica. Ze was verbonden met het wrak door middel van een kabel en was waarschijnlijk gelijktijdig met het zeilschip onder water getrokken.

Deze eerste expeditie was een succes. Het wrak kon getekend, gefotografeerd en bestudeerd worden. Alle gevonden elementen wezen in de richting van een identificatie als Belgica. Hoewel het wrak zich op een ideale locatie bevindt: een stroomloze baai met geringe diepgang en koude temperaturen, is het sterk aangetast door de natuurelementen. De druk van de lading en ingespoelde modder oefent een enorme kracht uit op de reeds broze houten romp. Het is dus een kwestie van enkele jaren voordat de Belgica volledig uiteenvalt.



De jaren nadien werden nog verschillende duiksessies op het wrak ondernomen en werd er veel bijkomend onderzoek verricht. Kristian Holst schonk het wrak aan het Belgica Genootschap die er nu de feitelijke eigenaar van is. De vzw ontwikkelt verschillende initiatieven om het fonds voor het lichten en repatriëren van het wrak naar België te spijzen. Eén van die initiatieven is het op de markt brengen (ook in Noorwegen) van ambachtelijk gedistilleerde Belgica jenever. Kostprijs voor een in geschenkdoo's verpakte fles Belgica jenever is € 19. Ook ideaal als relatiegeschenk!

Meer weten?

Zie [www.belgica-genootschap.be](http://www.belgica-genootschap.be)

of mail naar [willy@versluys.net](mailto:willy@versluys.net).



## Oeschaertiaentje (12)

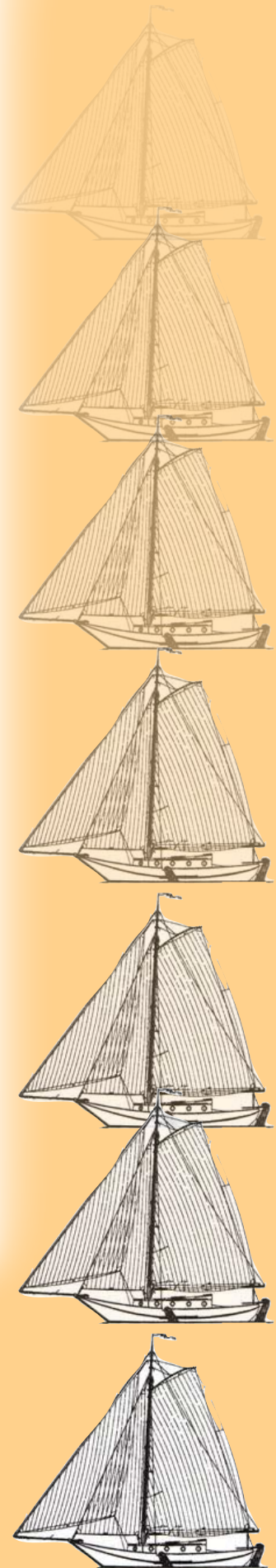
door Fernand van den Keybus

Och arme, als ik aan dat arme wicht denk, dat zich zo vertrouwensvol liet wiegen door de zeilende Oeschaert. Nochtans, medelijden is niet noodzakelijk: Ria weegt haar volle zesenzestig kilo. Goed, ik zie al aan uw trouwe, goedige en ietwat simpele ogen dat ge niet weet wie Ria is. Heel eenvoudig, Ria en Nestor zijn een, voor zover ik het aan de glans in haar ogen kan beoordelen, gelukkig gehuwd paar en helaas voor hen, vrienden van ons. Dat ze ons reeds meer dan één keer in scheepsmoeilijkheden hebben gebracht is niet direct hun fout, maar eigenlijk zijn het geen zeevaarders. Een holbewoner uit onze zogenaamde hoofdstad zou zeggen: ils n'ont pas le pied marin, hoewel Nestor als garnaalzifter en lichtmatroos met dweil en borstel zijns gelijke niet vindt. Niet dat ik lui aangelegd ben, maar ik heb zo'n hekel aan werken...

Zo hebben ze ons eens aan 't modderen gezet in Doel. Dat was toen nog met onze vorige boot Drako en toen we onze hond Raksha pas hadden. Apropos, in een vorig Oeschaertiaentje heb ik het nog over Raksha, onze boxer, gehad. Het arme beest is intussen in de hondenhemel geraakt waar ze nu rustig katten kan jagen. We hebben vervanging gevonden in een klein rotmormel, Brutus genaamd (type kachelbuis). Tot hier dat tussenwerpsel. We lagen dus in Doel, beruchte haven voor droogvallers. Gelukkig was het ongeveer om middernacht hoogwater, kalm en vredig. Dus rustig maffen. Overbevolking was nog geen probleem bij ons dus in 't vooronder Nestor en Ria, in de kajuit mijn dierbare gade en ik.

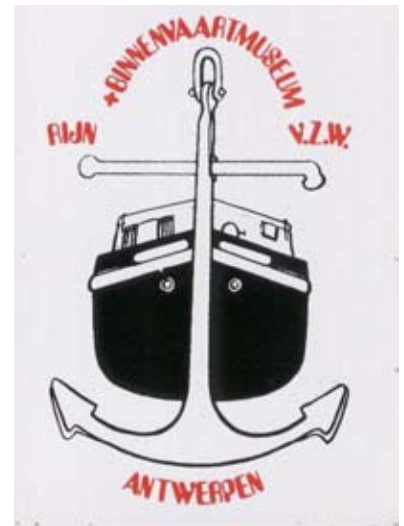
Tegen de morgen, ineens boem boem rol ik uit mijn zalige dromen. Sakkertwee, scheef... Raksha het lieve beest, komt mijn groeiende buil besnuffelen en gaat dan aan de trap wachten. Op zo'n ogenblik komt er maar een gedachte tegelijk in mijn hoofd: het beest moet een plasje plegen. Dus open ik de deur, zet het ding buiten en boef ploef plets ik hoor water- en moddergeluiden: Raksha in volle glorie overboord in de Doelse modder. Ik grabbel het beest bij haar 'collier' en zet haar binnenboord. Ze schodert zich eens goed uit waarbij mijn pyjama lekker stijf onder de modder staat. Een uurtje later was er terug water in de haven en mijn wederheft en ik aan 't schuren en schrobben. Komt er almeteen een slaperige kop door het voorluik: "Zeg, wat voor kabaal is dat hier! 'n Mens kan hier nog niet eens rustig slapen."

Als ge nu weet dat ik alle voorbereidingen had getroffen om te zorgen dat Drako naar de muur toe zou vallen bij laag water in plaats van naar buiten, en als ge nu ook nog weet dat Nestor halverwege de nacht verhuisd was en in alle deftigheid de voeten van zijn vrouw was gaan warmen, waarbij ze het zwaartepunt naar de buitenkant toe brachten, zeg nu zelf, zoudt gij dan toekomen met een simpel schietgebedje? Maar goed, ik was dit Oeschaertiaentje begonnen met te vertellen hoe Ria zich vertrouwensvol liet wiegen. We lagen lekker onder zeil en het toilet lag aan lijzijde, waarbij Ria al ruim zo'n kwartier ondergedoken was. Wij konden ons dus levendig voorstellen hoe ze daar rustig zat achteruit te leunen. Toen zijn we overstag gegaan en ik heb Nestor verwittigd dat hij zijn duurzame eega in volle glorie uit de wc zou zien ploffen, wat prompt gebeurde. Och, een schipper moet af en toe ook al eens een verzetje hebben...



## Rijn- en Scheepvaartmuseum

Ons museum is geopend iedere woensdag van 14 tot 18 uur en dit van 15 april tot 15 oktober. Iedere eerste zaterdag van de maand is er een bijeenkomst van de Scheepvaart Hobby Club vanaf 10 uur. Er is ook een handwerkclub aan boord van de Angèle onder leiding van Antoinette Van Hemelrijk en Marie-Louise Mollé. Deze komt iedere tweede vrijdag van de maand bij elkaar. Verder zijn er nog enkele verenigingen die regelmatig bij ons hun vergaderingen houden. Indien u interesse hebt, kunt u natuurlijk contact met ons opnemen. Wij hebben drie schepen: de Mon Desir, de Liomar en ons cafetariasscheepje de Angèle.



Meer informatie bij:

De heer Van Cleempoel, voorzitter: (0032)(0)475 26 31 45  
en

Albert Verdoren, ondervoorzitter: (0032)(0)474 94 22 98

Wij organiseren in het tweede weekend van september onze Open Scheepvaart Dagen, een vakbeurs voor toeleveringsbedrijven van de binnenvaart maar daarnaast zeker ook een familiebeurs.





## Op zee met “De Nele”



Varen over de wilde baren? Dat kan tijdens een tocht met de Nele, een tweemaster van 28 meter lang, 90 ton zwaar, 185 m<sup>2</sup> zeilen en voorzien van een 235pk motor en twee hulpmotoren. Het schip is een replica van een Oostendse tweemastsloep, het type vaartuig waarmee tijdens de 19de eeuw gevist werd in onze kustwateren. In Blankenberge spreekt men uiteraard over een Blankenbergse tweemastsloep, hetzelfde scheepstype maar met een kleinere afmeting. De Nele werd op traditionele wijze gebouwd maar is toch voorzien van alle comfort. De vaste bemanning bestaat uit een schipper, een machinist en een matroos. Verleden, heden en toekomst gaan hand in hand aan boord van deze tweemaster: de beste ingrediënten voor een ideale uitstap op het water.

Speciaal voor het evenement Oostende voor Anker zijn er verschillende tochten voor individuele opstappers voorzien. Vertrek vanaf de R.N.S.Y.C. steiger, zeetochten voor de rede van Oostende.

Ook voor de Blankenbergse Havenfeesten zijn er verschillende tochten voor individuele opstappers voorzien. Vertrek vanaf de Scarphout yachtclub steiger, zeetochten voor de rede van Blankenberge.

Info via [info@denele.be](mailto:info@denele.be) of telefonisch op (0032)(0)477 77 30 07.

## Tips van lezers

*Van ons lid Jean Westerlinck uit Drogen kregen we de volgende interessante informatie door.*

### “Tussen wal & Schip”,

#### Centrum Seleskest, St Salvatorstraat 38, Gent

Op vrijdag 3, zaterdag 4 en zondag 5 juni is aan de St. Salvatorstraat in Gent de tentoonstelling “Tussen wal en schip” te bezoeken. Binnenschippers (M/V) en oud-schippers tonen hun vrijetijdswerken: tekenen, schilderen, patchwork, maquettes van schepen, werktuigen (kranen, scheepslijften, ...), fotografie, kalligrafie, koperhandwerk, verzamelingen allerhande. Telkens 40 exposanten. Inkom vrij.

### Parochiale werkgroep tentoonstellingen.

#### “Scheepvaardagen”,

#### Wiedauwkaai 43, Gent

Op zaterdag 18 en zondag 19 juni kan je op de parking van de firma Anglo Belgian Corporation (ABC) de scheepvaardagen bezoeken. Zij worden ingericht door de Nationale Scheepvaart Cultuur (NSC) – voorzitter François Humblé. Tevens op zondag 19 juni houdt de firma ABC opendeur van 14 tot 18 uur – met machines en motoren in werking, iedereen welkom! In 2010 trok deze dag bijna 700 bezoekers.

### Portus Ganda

Voor jachten en vaartuigen heeft Gent nu een eigen stadshaven, vlak bij het historisch centrum. Kijk voor meer informatie op [www.portusganda.be](http://www.portusganda.be).



# Fotocollage VVBHV-leden

Op de volgende bladzijden van deze nieuwsbrief staan de VVBHV-schepen afgebeeld. Samen met de schepen van het redactie-team vormen zij de gehele VVBHV-vloot. Hieronder een lijst met de namen van zowel schepen als scheepstype :

**Ex-luxemotor Alcazar**



**Bakdekkruiser Blue Lady**



**Zeeschouw Den Deugeniet**



**Bakdekkruiser Alice**



**Touwenboot Brabo 3**



**Sleepboot Dreumes sr**



**Sleepboot Aline**



**Hengst D'n Bruinen**



**Spits Esmeralda**



**Opduwer Anna**



**Boltjalk De Afrekening**



**Sleepboot GAR**



**Waalshokker Anne-Grete**



**Luxemotor De Pijl**



**Patrouillevaartuig Geep**



**Boeijacht Antigoon**



**Spits De Spits**



**Opduwer Greetje**



**Sleepboot He-an**



**Tjalk Kahlua**



**Directievaartuig Napoleon**



**Sleepboot Hero**



**Motorsailer Kelvic**



**Luxemotor Neeltje**



**SleepbootHylke**



**Luxemotor Kludde**



**Klipperaak Nomadisch**



**Sleepboot HZ8**



**Sleepboot Kobbe**



**Sleepboot Odilia**



**Heve-aak Johanna**



**Sleepboot Lijntje Johanna**



**Bakdekkruiser Old Lady**



**Lemsteraak Jonge Sinjoor**



**Brabantse boot Mentjen**



**Houten poon Ouderhoek**



**Bakdekkruiser Milenka**



**Luxemotor Rival**



**Ex-beurtvaarder Sperwer**



**Zeiljacht Tyfoon 1**



**Klipperaak Rust Roest**



**Sleepboot Sterna**



**Tjalk Vertrouwen**



**Sleepspits Saint Antoine**



**Sleepboot Sterre der Zee**



**Tjalk Vida Feliz**



**Sleepboot Scheepmaker**



**Sleepspits Stroomlijn**



**Boeieraak Weltevreden**



**Klipperaak Souvenir**



**Kleine Spits Suerte**



**Boeierschuit Ziet op u Zelve**



**Zeeschouw Spielman**



**Lemsteraak 't Breugeltje**



**Patrouillevaartuig Zoef**



VVBHV en Tolerant zijn een kruiselings lidmaatschap aangegaan.  
In deze tabel wordt vzw Tolerant vertegenwoordigd door Den Bruinen.