



**Vlaamse vereniging
tot het behoud**

**van
historische vaartuigen vzw**

www.historisch-vaartuig.be

VBHV is lid van  WATERERFGOED
VLAANDEREN

Nieuwsbrief 51 - oktober 2011

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

Agenda:

30 oktober 2011 vanaf 11.30u

KLYC bootrommelmarkt

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:
vbhcredactie@yahoo.com

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

Beste leden,

Het vaarseizoen met bijhorende evenementen is alweer achter de rug voor de meesten van ons. Vandaar dat het tijd wordt om de draad van de bestuurlijke zaken weer op te nemen. De zomermaanden hebben ons heel wat positieve contacten en ook veel nieuwe leden opgeleverd, dat was al duidelijk te merken aan de vele schepen die we met Open Monumentendag mochten ontvangen. We willen dan ook alle leden bedanken voor hun inzet om ons varend erfgoed weer eens mooi in de kijker te plaatsen te Mechelen en op de andere erfgoed evenementen waar VVBHV schepen te zien waren. Het is door die inzet dat wij als club steeds herkenbaarder worden, zowel bij het publiek als bij de beleidsmakers.

Ook de nieuwsbrief redactie heeft het na de prachtige 50ste editie even wat rustiger aan gedaan in de zomermaanden. Zij zien graag uw verhaaltjes, vragen, foto's, bedenkingen enz weer verschijnen op vbhcredactie@yahoo.com. Dit is UW ledenblad – doe dus uw bijdrage, uw vragen of interesses worden ongetwijfeld gedeeld door de andere leden en zo kunnen we elkaar ook iets wijzer maken!

Onze website www.historisch-vaartuig.be is een mooie presentatie van onze club. Iemand zou er zich mee moeten bezig houden om deze regelmatig te vernieuwen en up to date te houden. Dat ligt helaas al enige tijd stil. De web-specialisten Wim (IJtunnel I) en Frank (Hylke) hebben reeds een handige versie startklaar staan waardoor je met dezelfde kennis waarmee je een word-document maakt aan de slag kan. Je kan je daarnaast ook gesteund weten op technisch vlak door Frank en Wim. Je staat er dus zeker niet alleen voor. Iets voor jou? Laat het ons weten!

Namens uw bestuur,

Dirk Ramakers
voorzitter

Fotoreportage Temse in de Wolken

Deze maand alvast een fotoreportage van het evenement Temse in de Wolken wat dit jaar plaatsvond op 26, 27 en 28 augustus. Volgende maand een (foto)verslag van Open Monumentendag op 10 en 11 september in Mechelen. Heb je zelf nog foto's en/of een verslag van een evenement dat ergens te lande of buitenlandse heeft plaatsgevonden? Geef ze door via vybhvredactie@yahoo.com. Ook verslagen van Temse in de Wolken of OMD zijn nog steeds welkom!



Eeuwelingen op Open Monumentendag

door Hubert Ramakers

De VVBHV deed traditiegetrouw op zondag 11 september mee aan de "Open Monumentendag". Ter hoogte van de kajakclub aan de Leuvense vaart verzamelden een achttiental fraaie historische vaartuigen van diverse scheepstypes en zowel varende onder Belgische als onder Nederlandse vlag. Onder de aanwezige boten noteerden we twee eeuwelingen: de sleepboot Odilia van Dirk Ramakers en de salonboot Allegonda van Leon Verhaegen.



De **Odilia** werd gebouwd in 1911 op de werf Seymonsbergen in Amsterdam als motorjacht "Nautica" met een Kromhoutmotor van 18 pk voor de rederij J.H. Bergmann in Amsterdam en ingeschreven onder nummer 3156. Vanaf 1920 kreeg de boot te maken met diverse naams- en eigenaarsveranderingen. De Kromhout werd opgevolgd door een Latil, later door een

driecilinder La Meuse en nog later door de huidige motor, een Daimler-Benz uit 1959 met 115 pk. De boot kwam naar België rond 1950 en is in het bezit van de familie Ramakers sinds 1993. Toen werd overgegaan tot een grondige restauratie. De Odilia is met de huidige eigenaar Dirk Ramakers een graag geziene gast op evenementen zowel in Nederland als in België

De **Allegonda** is een bakdeksalonkruiser. Hij werd gebouwd in 1911 op de werf De Amstel in Amsterdam en geregistreerd onder nummer 1467. De boot verkeert nog in originele staat. Het interieur werd ontworpen door de Nederlandse Art Nouveau (Jugendstil) kunstenaar Lion Cachet. Ook het interieur van de Zeeuwse Poon de Ouderhoek, eveneens in het bezit van Leon Verhaegen, is een ontwerp van dezelfde kunstenaar. In het fraaie salon van de Allegonda alleen al zijn 288 dierenfiguren verwerkt in het houtsnijwerk, in de glas-inloodramen en als plafondversiering.



Odilia en Allegonda, Dirk en Leon, van harte gefeliciteerd en nog heel veel vaarplezier met deze kwieke oudjes!

Wijziging geboortegegevens Antigoon

door Walle Hoekstra

Goed nieuws, de geboorte en de jeugdijaren van de Antigoon zijn achterhaald! Samengevat het volgende: de Boeier Maria Hendrika is op 6 april 1914 ingeschreven in het Meetdienst register van Gouda en gebouwd in opdracht van de heer John M.C. Kievits, Burgemeester De Raedtsingel 1 in Dordrecht op de werf van A. Pannevis te Alphen a-d Rijn als Staalijzeren motor/boeier jacht met een 2 cyl Thornycroft Petrol Engine.

Dit heb ik vastgesteld op basis van het registernummer Ga 1316 N, ingeslagen in het boeisel boven het berghout aan de achterzijden en het gewicht van 47.783 kg zoals ingeslagen in het boeisel boven het berghout aan beide voorzijden. De website www.antigoon.com vermeldt de volledige geschiedenis. Via de website kunt u ons ook contacteren indien u meer informatie hebt of wenst over de Antigoon.



150 jaar kanaal

In 2012 vieren de Provincie West-Vlaanderen en de 5 steden en gemeenten die langs het kanaal Ooigem-Roeselare liggen, de 150ste verjaardag van dit kanaal. Naast een gemeenschappelijk feestprogramma dat als een rode draad door de Provincie wordt georganiseerd, werken Roeselare, Izegem, Ingelmunster, Oostrozebeke en Wielsbeke elk een eigen feestprogramma uit.

Er zal niet enkel gevierd worden wat reeds voorbij is, integendeel. Het vieringsjaar 2012 is het moment bij uitstek om een duidelijk actieplan te presenteren voor de verdere ontwikkeling van de kanaalzone in de toekomst. Op het einde van dat jaar zal duidelijk moeten blijken hoe door middel van samenwerking tussen heel wat partners deze acties zullen worden uitgevoerd en op welke termijn dit zal gebeuren. In dit actieplan zal niet enkel aandacht uitgaan naar het verder uitbouwen van industrie maar ook naar toerisme, recreatie, erfgoed en uiteraard het specifieke kanaallandschap.

Dit plan komt tot stand door een intense samenwerking tussen heel wat partners. Dit zijn de provincie West-Vlaanderen, Roeselare, Izegem, Ingelmunster, Oostrozebeke, Wielsbeke, Waterwegen en Zeekanaal (WNZ), WVI, het West-Vlaamse provinciebedrijf Westtoer, erfgoedcel TERF en Resoc/Serr Midden-West-Vlaanderen.



Kanalen in de kijker

Het Kanaal Bocholt-Herentals (ook wel Kempisch Kanaal of Maas-Scheldekanaal genoemd) is een kanaal in België dat de Zuid-Willemsvaart te Bocholt met het Albertkanaal te Herentals verbindt, over een afstand van ruim 60 kilometer. Tijdens de Tweede Wereldoorlog speelde het kanaal een strategische rol als springplank voor de grondtroepen van de Operatie Market Garden.



Aanleg

Het kanaal Bocholt-Herentals is deel van de Schelde-Maas-Rijnverbinding die Napoleon Bonaparte wou bereiken met zijn Grand Canal du Nord, waarvan echter slechts het gedeelte Lommel-Beringen en Venlo-Neuss met het voedingskanaal Lanaken-Lozen (de huidige Zuid-Willemsvaart) werd voltooid. Om het Luikse industriebekken te ontsluiten via de haven van Antwerpen was de Maas-Schelde verbinding echter nog steeds belangrijk. Via het Verdrag van Fontainebleau werd Lommel tegen Luyksgestel uitgewisseld, waardoor de aanleg van het kanaal mogelijk werd. Die begon in 1843 onder leiding van ingenieur Kümmer en was binnen drie jaar voltooid. Het kanaal sloot aan op de Zuid-Willemsvaart bij Bocholt en op de gekanaliseerde Nete bij Herentals. Met het Maaswater uit het kanaal werden de droge Kempen bevoeid.

De rol als verbinding tussen de Maas en de Schelde zou vanaf zijn ingebruikneming in 1940 grotendeels overgenomen worden door het Albertkanaal dat een kortere en snellere verbinding met grotere capaciteit biedt. Industrie aan het kanaal: o.a. de zinkfabriek van Umicore (Union Minière) in Overpelt uit 1888.



Spriet

In 1928 werden bij de verbreding en verdieping van het Kempisch Kanaal, onder andere in het gehucht Rauw, gemeente Mol, bruine brokken aarde naar boven gehaald, die geschikt bleek als brandstof. De dikte van de sprietlaag varieerde tussen 75 centimeter en 3 meter, met daarboven een zandlaag van gemiddeld 2 à 3 meter, met pieken van wel 8 à 12,5 meter in het noordoosten van het winningsgebied. De gemeente Mol gaf pas in 1942 toestemming tot de sprietontginning vanwege de aanhoudende kolenschaarste tijdens de Tweede Wereldoorlog. Vanwege de lage prijs - de gemeente vroeg slechts 20 Belgische frank (nu € 0,50) per 500 kg gewonnen spriet - en de kolenschaarste werd spriet een populaire grondstof. In de barre oorlogswinter van 1942 staken veel inwoners van het gebied zelf spriet en namen het in kruiwagens mee naar hun huis.

In het stripverhaal De Sprietatoom van Willy Vandersteen staat spriet en de streek rond Mol centraal.

Na de Tweede Wereldoorlog werd de sprietwinning geprofessionaliseerd, waarbij vijf bedrijven een exploitatieconcessie kregen. Op het toppunt van de winning werd tot wel 800 kubieke meter aarde per dag verplaatst, wat resulteerde in de winning van 100.000 ton spriet op maandbasis. Door de activiteiten die gepaard gingen met de winning van deze brandstof werd de ontwikkeling van vegetatie langs de oevers sterk beperkt. Tegenwoordig zijn in het gebied rond Mol als gevolg van de sprietdelving vele waterplassen en kanalen ontstaan, waarin een ruimere fauna tot ontwikkeling gekomen is.



Sluizen en verbindingen

Het hoogteverschil tussen Bocholt en Herentals bedraagt 33 meter en wordt overwonnen door 3 sluizencomplexen met dubbele sluizen en 7 enkelvoudige sluizen. Het kanaal staat, behalve met het Albertkanaal en de Zuid-Willemsvaart, in verbinding met enkele andere kanalen. Deze werden reeds vrij snel na de afwerking van het kanaal gebouwd en samen vormen ze het netwerk der Kempense kanalen:

- kanaal Dessel-Turnhout-Schoten
- kanaal Dessel-Kwaadmechelen
- kanaal naar Beverlo

Glas

Met het graven van het Kanaal Bocholt-Herentals werd de uitgegraven grond op de oevers gelegd. De grond bleek hier vooral uit wit zand te bestaan en een oplettende schipper zag de potentie daarvan. Het was kwartsrijk wit zand van de allerbeste kwaliteit en daarmee uitstekend geschikt om glas van te maken. Zo ontstond hier op basis van de "witte zanden van Mol" een levendige glasindustrie. Het witzand wordt over de gehele wereld geëxporteerd. Door zijn hoge zuiverheid wordt het nu niet enkel voor de productie van glas gebruikt, maar ook als basisgrondstof voor glasvezel, keramiek, glazuur, email en silicaatchemie. Er is dan ook een groot industrieel complex ontstaan langs het kanaal. De sporen van de witzandwinning zijn ook goed te zien langs het kanaal. Er liggen tal van plassen tussen Lommel en Dessel. Na afgraving krijgen deze plassen veelal een natuur- of recreatieve functie, maar ook nieuwe industrieën met een waterbehoefte zijn zich er gaan vestigen. Zo staat er een grote kolencentrale bij Donk.



Recreatie

De voorbije jaren speelt het kanaal Bocholt-Herentals steeds meer een recreatieve rol door het stijgende aantal plezierboten op de binnenvaart in België en Nederland. O.a. in Herentals, Geel-Ten Aard, Lommel-Kolonie en Neerpelt werden de jongste jaren plezierhavens aangelegd voor watertoerisme. De nieuwe jachthaven aan de "Molse Meren" is via het kanaal Dessel-Kwaadmechelen eveneens toegankelijk. Het kanaal wordt op diverse plaatsen ook gebruikt door plaatselijke kano- en kajakclubs. Het (geasfalteerde) jaagpad langs het kanaal vormt de ruggengraat van het fietsnetwerk door de Kempen. Het is ook zeer populair bij vissers, uit het kanaal komen karpers tevoorschijn van legendarische grootte.

Geschiedenis Belgische lichtschepen

door Wim de Graaf, IJtunnel 1

Bron: <http://www.pienternet.be/lichtschip/>

Tot het einde van het jaar presenteren wij u een serie artikelen over Belgische lichtschepen, in het bijzonder het lichtschip West-Hinder. Veel leesplezier!

Historie

Het principe van een schip voorzien van een licht in de mast werd al bij de Romeinse galjoenen toegepast. In de mast werd een vuurkorf gehangen zodat het schip zichtbaar was voor andere schepen. Vanaf de 15de eeuw werden voor onze kust vuurschepen gebruikt om gevaarlijke plaatsen zoals zandbanken en wrakken te signaleren. Eerst werden kleine zeilende koopvaardijsschepen gebruikt, die voorzien werden van lantaarns waarin kaarsen stonden. In 1731 werd het eerste officiële lichtschip door de Engelsen uitgelegd in de monding van de Theems. Daarna hebben de schepen een hele evolutie doorgemaakt die samenhang met de technologische vooruitgang.

Aan het einde van de 20ste eeuw heeft de moderne techniek het werk van de lichtschepen overgenomen. Voor onze kust werden ze vervangen door onbemande lichtplatforms of navigatieboeien. Deze zijn in aanschaf, gebruik en onderhoud immers veel goedkoper.

Kleuren en geluiden

Ook overdag was de herkenning van een lichtschip van belang. Daarom bevond zich boven in de mast ook een vast dagmerk. Daarnaast waren er nog andere mogelijkheden om het schip te identificeren zoals de kleur, die meestal



rood was, en de naam van de positie die in grote letters op de romp gezet werd. Op het dek stonden naast de lichttoren ook één of meer masten met visuele signalen en de antennes voor het radiobaken. Hierdoor kregen de schepen een van ver herkenbaar profiel. De naam van het lichtschip werd meestal ontleend aan de ondiepte waarvoor het waarschuwde. Naast een specifiek lichtsein had een lichtschip ook een eigen geluid. Het geluidssignaal van het mistsein werd gemaakt met de brulboei die meestal op het achterschip stond. De lichtschepen beschikten ook over een onderwater seininrichting en een radiobaken die een identificatiesignaal uitzonden.

Leven aan boord

In het schip zijn generatoren onder gebracht die de stroom opwekken voor het elektrische waarschuwingslicht en compressoren voor de bediening van de misthoorns. De positie van een lichtschip werd aangegeven op de zeekaarten. Daarom was het van groot belang dat het schip op zijn plaats bleef liggen. De stevige verankering gebeurde met een speciaal ontworpen paraplu- of paddenstoelanker dat tot 3.000 kg zwaar kon wegen. Dit ankertype schept zich vol bodemzand en krijgt daardoor extra gewicht. De schepen die op zee werden uitgelegd kregen bemanning aan boord. De bezetting bestond gemiddeld uit 7 tot 13 personen, afhankelijk van de grootte van het lichtschip. De hoofdtaak van de bemanning was het onderhoud van het schip en de lichtinstallatie en de uitkijk naar eventuele scheeps- en vliegtuigongevallen. Tot de neventaken behoorden: het geven van waarschuwingsseinen bij stormwind, het verrichten van meteorologische- en stroomwaarnemingen, metingen van golfhoogte en controle van zeewater op olieverontreiniging. De bemanning van een lichtschip verbleef voor een periode van twee weken aan boord, daarna werden ze afgelost. Het leven op een lichtschip was vrij eentonig, om beurten had de bemanning de wacht en verrichtte onderhoud- en huishoudelijke karweitjes. Geregeld werden oefeningen gehouden met passerende schepen. Er werden ook weerrapporten opgemaakt en via de kustwacht per radio doorgegeven. Naast de normale werkzaamheden moesten ze soms ook wetenschappelijke



proeven doen. Zo hebben hun vogelwaarnemingen interessante gegevens opgeleverd over de gewoonten van trekvogels. Aan boord van het schip, was er ook veel tijd voor ontspanning. Populaire bezigheden waren houtsnijwerk maken, touw knopen, manden vlechten, timmeren en scheepsmodellen in flesjes maken. Daarnaast werd er ook veel gevestigd. Het eten op het schip was eenvoudig. Eens per week kwam het bevoorradingsschip met voedsel, olie, water, post, tijdschriften en kranten. Als het weer het niet toeliet dat de bevoorrading kon plaatsvinden, dan was



men aangewezen op het noodrantsoen van scheepsbesluit. Het verblijf aan boord van een lichtschip was vroeger niet zo luxueus. De bemanning verbleef in een gemeenschappelijke ruimte, waarin gewoond, gekookt, gegeten en geslapen werd. De laatste lichtschepen, die gebouwd zijn in de vijftiger jaren, waren vergeleken bij de eerste comfortabel en voorzien van de modernste snuffjes. Het leven op een lichtschip was ook niet altijd zonder gevaar. De meeste ongelukken gebeurden bij dichte mist, waarbij de kans op een aanvaring het grootst was.

West-Hinder III

In Antwerpen kan je een echt lichtschip bezoeken, de West-Hinder III. Dit schip is heel bijzonder omdat het oorspronkelijke interieur bewaard gebleven is. Sinds 12 mei 1995 heeft het lichtschip zijn vaste ligplaats in het Bonapartedok en maakt het deel uit van de collectie van het MAS / Nationaal Scheepvaartmuseum.



De West-Hinder was het laatste bemande lichtschip van West-Europa dat nog in werking was. De positie van dit schip was 51°23'00" N en 02°26'20" E (=ter hoogte van Koksijde). Drie bijna identieke lichtschepen werden in een beurtrol uitgelegd: één schip als Wandelaar (nog een ander Belgisch lichtschip), het tweede als West-Hinder en het derde lag als reserve in de haven. Gedurende deze periode gebeurde ook de onderhoudsbeurt.

In 1993 werd de opdracht van de West-Hinder overgenomen door een automatisch elektronisch lichtplatform. De belangrijkste reden voor deze overschakeling was de hoge financiële kost: het platform is ongeveer 7x goedkoper dan het onderhouden en bemannen van een lichtschip.



In 1864 werd de eerste West-Hinder uitgelegd ter hoogte van de zuidoostpunt van de West-Hinderbank, 11 mijl buiten Nieuwpoort en 17 mijl van Oostende. Het schip dat nu in het Bonapartedok ligt, werd in 1950 gebouwd bij Beliard-Crichton te Oostende.

De West-Hinder kon worden herkend aan zijn helder wit lichtsein. In een periode van 30 seconden verliep het sein als volgt: 1 sec licht, 4 sec duister, 1 sec licht, 4 sec duister, 1 sec licht, 4 sec duister, 1 sec licht en dan 14 sec duister. Het licht stond 14 meter hoog en bij normaal zicht was het tot op 12,4 mijl waar te nemen. Het mistsein verloopt om de 30 seconden met 3 geluidsstoten als volgt: 2 sec en onderbreking van 1 sec, terug 2 sec met onderbreking van 1 sec en dan 6 sec met onderbreking van 18 sec. Wanneer de nautifoon buiten dienst was werd de scheepsbel geluid in dezelfde volgorde.

Het ergste ongeluk dat ooit gebeurde met een West-Hinder, was tijdens de nacht van donderdag 12 op vrijdag 13 december 1912. Toen kwam het tot een aanvaring met de Duitse zeelichter Minnie die gesleept werd door de stomer Ekbatana. De West-Hinder verdween in de golven en de volledige 10-koppige bemanning kwamen hierbij om het leven.

Volgende maand: interview met de bemanning van de West-Hinder.

Oeschaertiaentje (13)

door Fernand van den Keybus

Dit is een mannengeschiedenis. Natuurlijk beginnen al onze echtgenotes ("onze" is hier algemeen bedoeld, niet koninklijk meervoudig - ik heb er gelukkig maar één) deze story nu met knipperende ogen en bang-verwachtend hart te lezen. 't En zal niet baten, dames, het is voor mannen.

Elk seizoeneinde moet den Oeschaert, als elke rechtschapen hoogaars, op winterrust. Traditioneel is die vaart voorbehouden aan mannen. De eerste twee jaar voer ik hem alleen (niet dat ik zo'n man ben, maar toch...) Toen, geleidelijk, kon ik al eens een naïeveling overtuigen mee te varen. Eigenaardig maar het moet haast wel aan mijn schipperskunst liggen dat ik zo weinig mensen meekrijg: wij hebben nochtans twee bakken bier, genoeg jenever, whisky, gin en zelfs cola aan boord! Ho, ho, begin nu niet te dringen en te drummen om de volgende keer mee te mogen, allemaal op een rij, en zwijgen ginder in de rang!

't Is anders wel een expeditie, want weet je: den Oeschaert ligt 's winters in Lokeren. Lokeren ken je toch? Dat is waar ze de Durme hebben, een waterzuiveringsstation (mooie naam voor iets waar ze vuil water in en uit pompen), een mooie kerk, en ... nou ja, en VVW Lokeren natuurlijk. Met de Fabienne. Ons Fabienne. 's Avonds zeggen wij zo langs onze neus weg tegen onze respectievelijke echtgenotes: ik ga op ons Fabienne zitten. 's Avonds. En ook de weekends.(*). Ik dwaal af.

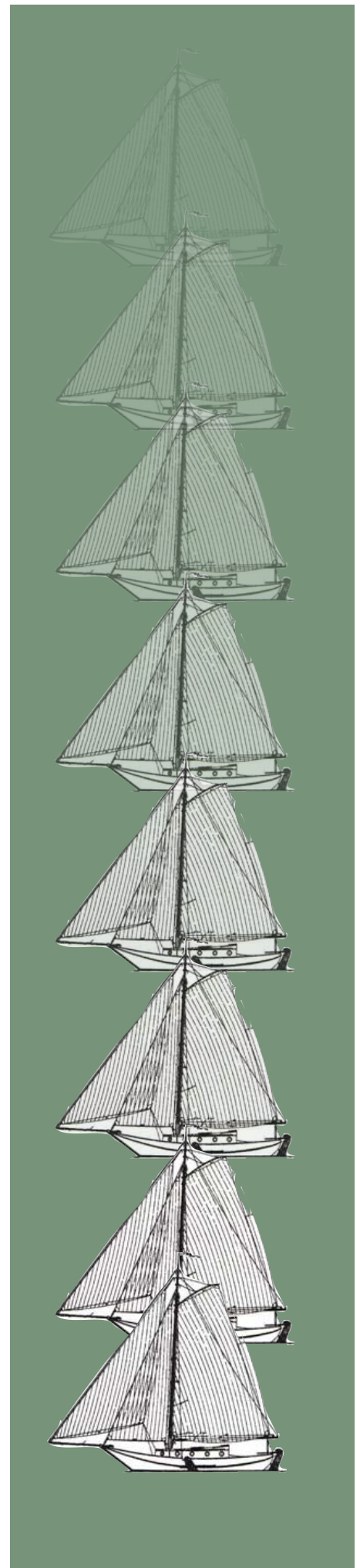
Een expeditie. Maar zeker. Eerst van 't Verdrongen Land van Saefthinghe naar Terneuzen. Dat is niet erg. 'k Had de laatste keer drie naïe-pardon-navigator-liefhebbers aan boord. Er was een stevig windje, dus je kan je voorstellen wat die hebben afgezopen terwijl ik kletsnat van het buiswater den Oeschaert Terneuzen binnenloodste. De enige die nog wat rechtbleef was Lucien, want zijn vrouw kwam hem in Terneuzen afhalen. 's Avonds kwam nochtans voor elk van ons de resterende driekwart van onze trouwboek op bezoek. Braafjes, na met Arie, Terneuzen's populairste havenmeester, enkele glaasjes geproefd te hebben, zijn we allen samen frosselen met miet gaan eten, we hebben dan heel deftig afscheid genomen van onze dierbare echtgenotes en we zijn de richting van de havens ingeslagen. Edoch, als bij ingeving van den heiligen geest werden wij alledrie verlicht, Mark, Emiel en ik, ende wij richtten onze schreden naar een bekende VVW instelling. Ik zou dus kunnen besluiten over die avond met het gevleugelde citaat: wij sliepen daarna als Ossen (Shakespeare), ware het niet... nou ja ware het niet dat Mark in een jeugdige opwelling de trapladder van de hoogste steiger bleef volgen tot enkele decimeter onder de waterlijn. Terwijl ik vanop de drijfsteiger bleef naar beneden turen en mij afvroeg waarom Mark toch wegbleef onder water en wat hij daar in november te zoeken had, stond Emiel enkele meters hoger de sterren te bejubelen...

Zo fris als een hoentje zijn we dan 's anderdaags aan de tocht over het kanaal Gent-Terneuzen begonnen. Tot in Mendonk, maststrijkerij inbegrepen, ging het prachtig. Daar moest de inmiddels tot één-zesde-van-hun-trouwverhouding-gekrompen Emiel ons verlaten. VVW-Mendonk (dankuwel) was daar weer eens onze gastheer. En dan de Moervaart verder op, tot in Wachtebeke. Vermits zondag :geen brugdraaijer. Dus wachten tot maandagmorgen.

Zitten we dus in een typisch brugcafé laconiek mekaar aan te staren, Mark en ik, een lange zondagavond voor de boeg. Uit louter verveling bellen we Roger op: zijn in Wachtebeke gestrand - kunnen morgen pas door de brug - kom maar eens af. Twintig minuten later: Roger in trainingspak, met knarsende remmen (van zijn auto) - een pintje ja, en dan zijn we weg hé, want ik moet voor mijn vrouw een Irish Coffee maken - belofte - schuld... Misverstand: hij kwam ons "redden". Enfin, zijn vrouw heeft zo wat twee, drie uren na middernacht geen Irish Coffee genoten...

Ach, het resultaat van de drie dagen: den Oeschaert ligt in Lokeren, naast Fabienne (nee, niet waar u dacht).

*Fabienne is namelijk het clublokaalschip van VVW Lokeren



Oostende voor Anker (sinds 2000)

door Pit de Jonge

Verzamelde scheepvaart authenticiteit

Veel marketing of andere doelstellingen waren er niet om Oostende voor Anker op te starten. Een wilde dus nachtelijke suggestie bracht alles aan het rollen. Codewoord: authenticiteit. Weliswaar van bij aanvang met de steun van Toerisme Oostende. Waar erfgoed en toerisme elkaar dus raken. Een groep liefhebbers van traditionele schepen heeft zich sinds 1999 jaar na jaar schouder aan schouder gezet om een van hun passies voor het voetlicht te brengen: de waardering van antieke, klassieke of historische schepen en alles wat bij die cultuur komt kijken. In mei 2000 waren er amper een dertigtal schepen, en werden de panelen extra ver van elkaar gezet om de kleine groep van marineschilders in de afgesloten ferryterminal te laten exposeren. Het was zoeken naar schepen op het water of verenigingen die fraaie gratiën bouwen of restaureerden. De fotografen van dienst zeiden het meer dan eens: ga eens bij elkaar staan (of liggen) en doe alsof je met veel bent. Bij de tiende editie overtrof het bezoekersaantal alle verwachtingen: meer dan 300.000 mensen kwamen er op af en voor de jongste editie telde men 220.000 bezoekers.



Rendez vous zonder weerga

Oostende voor Anker zal zich na twaalf edities blijven manifesteren als het evenement waar het watererfgoed zich kan tonen aan het grote publiek. Zien en gezien worden. De opstelling van de IJslandvaarder Amandine, de maidentrip van de kustvisser Jacqueline Denise, de avant première van de garnaalvisser Martha (bestemd voor het Visserijmuseum), het feestelijke onthaal van de Oostendse tweemastsloep de Nele en het geregelde bezoek van de Duinkerker Christ Roi, de doop van de Colin Archer Chien Vert en die van de Draak Elan zijn maar enkele voorbeelden van authentieke schepen die thuishoren tussen de Vlaamse Banken. Tel daarbij dat de organisator Hubert Rubbens er jaar na jaar in slaagde om unieke buitenlandse schepen aan te trekken: de zalmshouwen, de ronde en platbodems uit Zuid Nederland en Vlaanderen, de bakdekkruisers en Britse slepers, de werkbootjes en Old Gaffers. Maar ook de kopie van een 18de eeuwse fregat Grand Turk, de geheel gerestaureerde Hydrograaf en dit jaar zelfs de gerestaureerde kopie Bounty die voor de Mutiny on the Bounty film uit 1962 was gebouwd. Of hoe een filmdecorstuk varend erfgoed wordt.



De jaarlijkse groei van het evenement, gebaseerd op een warm menselijke aanpak met evenveel aandacht voor de schippers en de bemanningen, als alle bezielers van watererfgoed, als het grote publiek, maakte van Oostende voor Anker de aantrekkingspool met een uitdijende reputatie. Waar de eerste jaren er moest gezocht worden naar deelnemers –zowel op het water als aan wal- staan de schippers, behoudsorganisaties, musea en andere geïnteresseerde deelnemers te popelen om het volgende jaar wél of opnieuw te kunnen deelnemen. Met dien verstande dat vele Vlaamse Watererfgoedspelers de promotionele kansen niet helemaal begrepen hebben, maar ook dat getijde schijnt te kenteren.



10 jaar sfeer

Van bij editie één was “sfeer” een van de belangrijkste kenmerken waarop het concept van Oostende voor Anker dreef. Sfeer die teruggrijpt naar een oerbeeld over wat een schip moet zijn en hoe het leven daarop uitziet. Zonder de moderne vereisten van veiligheid en (zelfs) comfort te willen terugschroeven naar het tijdperk voor ze ijzeren schepen bouwen. De sfeer in Oostende voor Anker komt van de vele deelnemers: hun houding en hun karakters stralen een authentieke warmte uit. De muziek die over de kaaien waait appelleert aan krakers die in het algemene bewustzijn zijn opgeslagen. Er is meer dan de Drunken Sailor en wie Lucie Loes een zingende brulboei noemde zou zich moeten schamen. Natuurlijk heeft iedereen het volste recht om aan de kleinkinderen te vertellen dat hij met de Mercator hoogstpersoonlijk rond Kaap Hoorn is gevaren. Of dit klopt of niet, heeft weinig belang. Hoe witter de haren, hoe hoger de golven, hoe groter de verwondering van de kleinkinderen. Dàt telt. Doordringen in het nautische bewustzijn en een waterreflex aanleren.

De dragende wind voor schepen van bij ons

Oostende voor Anker zal zich blijven manifesteren als een katalysator. Ieder jaar komen er tijdens dit evenement organisaties zowel als particulieren te voorschijn die een kaaimuur, een werfje, een schip of zelfs een hele werf willen behouden als getuige van hoe het ooit geweest is. En soms ook omdat een antiek schip ‘meer’ vaart dan een modern. De ontwikkeling van de watererfgoed sites over heel Vlaanderen, de opflakking van scheepswerven als Lowyck en Van Damme en het voorzicht van de restauratie van de Askoy II en een Nautisch Bezoekcentrum waarin de restanten van de originele Belgica zullen getoond worden; op de ene of de andere manier is er een relationele schatplichtigheid. Dan zijn er nog de activiteiten met een sociale missie van De Steenschuit, van Archonaut en de andere werven die hun restauratie en nieuwbouwprojecten op dit evenement goed in de verf kunnen zetten. Zien we ook niet de scheepvaartdiensten van rederij Vlaanderen zoals Loodswezen, reddingsdiensten en begeleiding een stukje van de publieksinteresse kapen? En waar kan je beter waterachtig worden als je de tewerkstellings- en opleidingskeuze ontdekt?

Thema's leveren de verfrissing

Lekker eten vraag spelen met kruiden. We zagen de Vikings met van regenwater stomende dierenhuiden op het Klein Strand kamperen, terwijl een heuse Drakar landde zoals duizend jaar geleden. Spaanse edellieden dachten lang na hoe ze hun revolutionaire aanvalstuigen zouden inzetten om het Beleg van Oostende te kunnen doen overslaan in een bezetting. Ian Mc Dougall, de ‘captain’ van de Grand Turk haalde zelfs de mooiste driesteek uit zijn collectie om de Fransen aan de andere kant van het dok te verslaan in een kanongevecht, of hij Trafalgar nog eens een keertje wilde overdoen. “A l’Ostendaise”, dus met een de geur van mosselen friet in plaats van buskruit en geronnen bloed. De Ierse (Keltische) muziek, Kuifje en laatst de Belgen op de Zuidpool leggen klemtonen die het publiek een belangrijke link met de scheepvaart en de zee doet (her)ontdekken. Als je weet dat Oostende vanouds een kapersnest is, dat de projecties van onze landgenoot Mercator zelfs in de ruimtevaart gebruikt worden en dat de eerste voet aan wal in het latere New York die van een Belg was (een Waal zelfs!) dan mag het voor de hand liggen dat we qua thema's nog verre van het einde van de valreep zijn.




Tentoonstellingen, demonstraties en nautische markt. Om het wasmachine-effect van dit festival nog te vergroten gebeurt er ook veel aan wal. Zowel het Stationsplein als het St.-Petrus en Paulus plein maar ook de kaaien staan vol met diverse standen, kraampjes en tentoonstellingstenten. Daartussen wandelen muziekbands en de al even pittoreske bemanningen. Op het St.-Petrus en Paulusplein staat sinds twee jaar het verzamelde watererfgoed en haar bezielers maar ook de scheepscuriosa, zoals antiek en brocante. Je kunt er die ene lang vergeten uitgave van een logboek vinden, of de grootste collectie aan postkaarten van oude schepen en verdwenen havens, naast een collectie van nautische decoratie. De muziek met de meest nautische deuntjes duikt op op de pleinen maar sinds kort ook op de dekken van de grotere aangemeerde schepen. Shanties, muziek van de zee tot en met de uptempo versie van de drunken sailor traditionals, a capella, elektrisch versterkt of gewoon unplugged.


Oostende voor Anker verwelkomt voor de volgende editie zeker waar alle schepen en watererfgoedzorgers. Deelnemen is gratis en je krijgt er als deelnemer nog een heel pakket aan bonussen bovenop: recepties, happy hours met live scheepvaartmuziek, herinneringspakketten, duidelijke richtlijnen en programmakeuzes, etentje en heel veel gezelligheid.

Volgende editie Oostende voor Anker loopt op het lange Pinksterweekend van 25 tot en met 28 mei 2012 en heeft de stoomvaart als thema.



Welkom nieuwe leden

Esmeralda	
Naam eigenaar:	
Jelle Annemans	
Type schip: spits	
Bouwjaar: 1941	
Werk: Van Praet-Dansaart te Baasrode	
Afmetingen (l x b x d): 38,84 x 5,08 x 0,5 m	
Motor: AWA, type MDV 561C, 3 cyl	
Bouwjaar motor: 1935 (?)	
Thuishaven: Baasrode	

Mentjen	
Naam eigenaar:	
Jelle Annemans	
Type schip: Brabantse boot	
Bouwjaar: 1935	
Werk: Poschet te Temse	
Afmetingen (l x b x d): 4,03 x 1,5 x 0,15 m	
Thuishaven: Baasrode	

De Brabantse boot Mentjen is zoals op de foto te zien is reeds in oude glorie hersteld. Hierover berichtten wij ook reeds in een eerdere nieuwsbrief. De restauratie van de Esmeralda is in volle gang. Daarover meer in een volgende nieuwsbrief!

Met vlag en wimpel!



Ze zijn er weer! Onze geliefde clubwimpels zijn weer in voorraad. De favoriete maat onder de leden is 50x100 cm, ook kleinere maten zijn nog verkrijgbaar. Wend je tot Luc Honsia van de Ziet op U Zelve en beflag en bewimpel je historisch vaartuig!



De VVBHV is op zoek naar een webmaster om de verenigingswebsite actueel te houden. Kennis van MS Word volstaat om er mee te werken! Diepgaande kennis van internet of HTML is dus absoluut niet noodzakelijk. Een actuele, goed onderhouden website is het visitekaartje bij uitstek voor onze vereniging. Schroom dus niet en meld je aan! Neem contact op met één van de bestuursleden of reageer via

info@historisch-vaartuig.be. Alvast bedankt!



KLYC Boat Jumble

Op zondag 30 oktober 2011 vindt vanaf 11.30 uur alweer de 3de KLYC Boat Jumble plaats. De ideale plek om al je tweedehands boot- en jachtspullen te verkopen (en weer andere spulletjes mee naar huis te nemen).

- Van anker tot zeil – van boek tot stuurrad – van kompas tot GPS
- Van kussen tot koelkast – van houten been tot ooglap
- Alles van en voor open eenheidsklasse boten tot zeil- en motorjachtenmateriaal
- Trailerbare boten op hun trailers staan op een aparte standplaats

Tijdig inschrijven is de boo'tschap! Door je deelname steun je het KLYC Sinterklaasfonds. Een inschrijfformulier vind je [hier](#). Graag volledig invullen en aan het KLYC secretariaat leveren.

Kijk [hier](#) voor meer informatie!

Reserveer nu uw plaatsje en stuur gauw het reserveringsformulier in. Uw deelname is compleet als u uw standgeld heeft gestort op bankrekening KBC 734 0276511 70

Inschrijven kan tot 25 oktober 2011. Opbouwen zondag 30 oktober vanaf 10.00u.

Deelnamekost

Per exporuimte = 1,5 m² tafel + stoel: € 7 voor KLYC leden, € 12 niet KLYC leden

Per parkeerplaats (boten op trailer): € 10 voor KLYC leden, € 15 niet KLYC leden

It's so nice!

Volgende informatie kregen wij door van Emanuelle (Lula) Béry van de Blue Lady. Met haar theatergezelschap "Oh My God asbl" presenteert zij het stuk "It's so nice!". Vooraf reserveren is aan te bevelen. Kijk voor meer informatie op de website <http://www.ohmygod-cie.be/> (Franstalig)



Conférence / spectacle polymorphe et polyglotte

Deux conférencières du présent dressent le portrait de deux meilleures ennemies du 16ème: Marie Stuart reine d'Ecosse & Elisabeth 1^{ère} reine d'Angleterre. Brouillage des cartes du jeu, des identités et du temps pour une plongée burlesque dans une tragédie pathétique.

Two spokeswomen of today draw the portraits of two best of enemies of the 16th century: Mary Stuart queen of Scots & Elizabeth I queen of England. Shuffle the cards of power, identities and time for a burlesque plunge headlong into this right-royal tragedy.

WHEN / WHERE

2011

11-15 OCT Théâtre Marni Bruxelles / Brussel (BE)

25-29 OCT Théâtre Marni Bruxelles / Brussel (BE)

2012

15-17 FEB PBA + Eden Charleroi (BE)

18-19 FEB Festival Prémices/Maison de la culture de Tournai (BE)

Concept / Video / Performance **Lula Béry / Barbara Sylvain**

Staging collaboration **Craig Weston**

Setting conception **Valère Le Dourner**

Costumes **Cathy Perraux**

Lights **Maria Dermizaki**

Sounds **Julien Van Aerschot / Gaëtan Van den Berg**

Contact / Sales : **Anne D'hond**

mail : ohmygod.bl@gmail.com Tel : +32 (0) 498 75 30 60

Un spectacle de Oh my god asbl en coproduction avec Festival Prémices / Maison de la Culture de Tournai. Avec le soutien du Théâtre Marni / Bruxelles, de PBA + Eden / Charleroi, du théâtre Les Tarivaux / Bruxelles (résidence administrative), du théâtre Les Bancs Publics - lieu d'expérimentations culturelles / Marseille - de WB T/D, du Service Culturel de l'Ambassade de France en Belgique et du Ministère de la Culture de la Communauté française de Belgique - Service du Théâtre.



Kattendijksluis

Van ons lid Luc Honsia van de Ziet op U Zelve kregen wij volgend interessant nieuwsbericht door:

ANTWERPEN

Afdeling Zeeschelde van Waterwegen en Zeekanaal bedient de **Kattendijksluis** van maandag tot zaterdag van 6 tot 22 uur. Op zon- en feestdagen (van Pasen tot en met het laatste weekend van september) is dat van 9 tot 19 uur. Het marifoonkanaal van de sluis is VHF 69

De sluis kan open drie uur voor en drie uur na hoogtij.

Met haar sluiscolklengte van 175 meter kan ze grotere plezierschepen, riviercruiseschepen en zelfs de grotere tallships aan.

Indien de Royerssluis uitvalt, kan de Kattendijk ook binnenvaart verwerken.

Sleepdienst Brabo III

door Broos Colman



Het (ongemotoriseerde!) zeilschip "Tres Hombres" kwam na een zeereis van 45 dagen uit de Dominicaanse Republiek aan in Oostende voor het evenement Oostende voor Anker. Het schip voert de Sierra Leonese vlag omdat er weinig landen zijn die een niet gemotoriseerd schip willen registreren. De kapitein was Oostenrijker, de bemanning was Amerikaans/Duits/Nederlands.

Ik heb het binnengesleept en op de juiste kade gebracht.

Eerlijk gezegd: toen ik eraan begon was dat met de bibber in het lijf!

Bij het vertrek op zondag was ik ook van dienst en dat ging al wat vlotter en met minder schrik. Het schip heeft een tonnage van 112 ton.



Droogvallen met D'n Bruinen

Enkele foto's van het droogvallen op de Plaat van Walsoorden met D'n Bruinen. De foto's zijn gemaakt door Frank Verbist. VZW Tolerant organiseert regelmatig tochten met haar schepen waarbij ook droogvallen tot de mogelijkheden behoort. Kijk voor meer informatie op www.tolerant.be !

