



**Vlaamse vereniging
tot het behoud**

**van
historische vaartuigen vzw**

www.historisch-vaartuig.be

Nieuwsbrief 52 - december 2011

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

Agenda:

3 maart 2012

Algemene Ledenvergadering,
hotel La Royale Leuven

28 april 2012

150 jaar kanaal
Roeselare

25-28 mei 2012

Oostende voor Anker

25-26 augustus 2012

Temse in de Wolken

8-9 september 2012

OMD en VVBHV-reünie
Mechelen

15-16 september 2012

Scheldefeesten Baasrode

15-16 september 2012

tocht naar Spiere en Leers
(kanaal Roubaix)

29-30 september 2012

WaterkAnt

Uw bestuur:

Dirk Ramakers ,
motorsleepboot Odilia
(voorzitter),
0(032)478 38 38 45

Lieve Verheyden
Lemsteraak Jonge Sinjoor
(secretaris)
0(032)495 32 21 53

Luc Honsia
boeierschuit Ziet Op U Zelve
(penningmeester)
0(032)495 52 50 72

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

E-mail:

info@historisch-vaartuig.be
redactie nieuwsbrief:
vbhcredactie@yahoo.com

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

Beste leden,

Het vaarseizoen is voor de meesten van ons alweer even achter de rug, dat maakt echter niet dat het voor uw bestuur rustiger wordt. De vergaderingen waar onze bestuursleden aan deelnemen volgen elkaar snel op; invulling van het Antwerpse Bonapartedok als museale haven is iets waar VVBHV haar adviezen in verstrekt, ook in verband met eventuele aanpassing van het decreet varend erfgoed brengen we onze visie naar voren. De evenementen van 2012 vragen ook al de nodige aandacht, zo is rond WaterkAnt een nieuwe vzw in oprichting waar ook de VVBHV haar steentje toe bijdraagt. Hou dus de agenda goed in de gaten! Allemaal zaken om het behoud en de publieke belangstelling van uw, ons varend erfgoed te stimuleren.

We zijn onderhand een club die steeds meer gewaardeerd wordt binnen het Vlaamse varend erfgoed landschap, dit kunnen we echter niet blijven waarmaken als groeiende club met enkel de inzet van onze vier bestuursleden. Onze nieuwsbrief is een prachtig promotieartikel voor onze club en wordt zeer gesmaakt, draag echter als VVBHV lid uw steentje bij aan deze nieuwsbrief door stukjes in te sturen die onze leden kunnen interesseren. De redactie zorgt ervoor dat e.e.a. gecontroleerd wordt op foutjes en waar nodig bijgeschaafd en in een mooie vorm gegoten wordt.

We zoeken ook nog steeds een webmaster om onze website, die echt wel aan actualisatie toe is, onder handen te nemen. Je hoeft daarvoor geen kennis van internettaal te hebben, er staat een makkelijk systeem voor je klaar met hulp achter de schermen van enthousiaste mensen. Ook voor het opstellen en aanvullen van de historische rapporten, dat staat nu echt nog in zijn kinderschoenen, zoeken we hulp. We hebben nu reeds de gegevens ontvangen om een tiental historische rapporten op te stellen. Doe de moeite als VVBHV-lid en vul het sjabloon in dat je via de mail ontvangen hebt. Het is de bedoeling dat we zo de historie van onze vloot onderbouwen.

Heb je af en toe wat vrije tijd achter je pc; laat het ons weten en we bekijken hoe ook jij je steentje kan bijdragen. We zijn een vereniging van mensen met dezelfde passie: je medewerking is geen verplichting, je steekt er zoveel tijd in als je zelf wil, het maakt het werk van anderen wel lichter en zo bereiken we ons doel op een voor ons allen aangename manier.

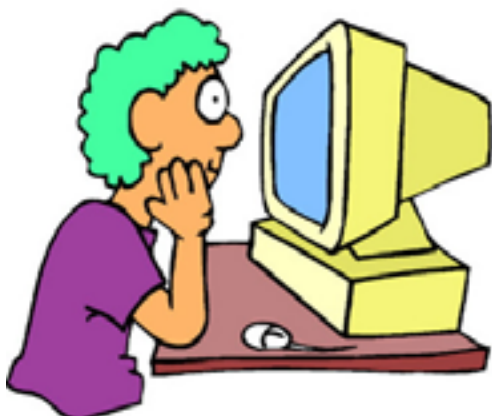
Noteer alvast in je agenda dat onze volgende algemene ledenvergadering gepland is op 3 maart 2012 in hotel Royale, Martelarenplein 6 te Leuven.

Wij wensen u en uw familie alvast prettige feestdagen en het allerbeste voor 2012!

Namens uw bestuur,

Dirk Ramakers, voorzitter

GEZOCHT



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!



OPROEP

Bij deze nogmaals een warme oproep aan al onze leden om hun lidgeld voor 2012 te voldoen. Per e-mail hebben jullie reeds eerder dit verzoek ontvangen, dank alvast aan allen die hier reeds gehoor aan hebben gegeven. Hierbij nogmaals de gegevens:

Graag vóór 31 december 2011 het lidgeld 2012 á € 40 overmaken op bankrekening 001-3919876-85

IBAN BE89 0013 9198 7685

BIC GEBABEBB

ten name van VVBHV vzw, Mechelen.

Gelieve daarbij ook de naam van uw schip te vermelden!



AIS

Wat is AIS?

AIS is de afkorting van Automatic Identification System. Het is een identificatie-systeem dat automatisch gegevens uitzendt over naam, positie, snelheid en vaarrichting van een schip. In de zeevaart is AIS al langer in gebruik. Inmiddels is ook een AIS voor de binnenvaart ontwikkeld. Als je schip met AIS is uitgerust, sein je automatisch gegevens door naar stations aan de wal. Bruggen en sluizen krijgen bijvoorbeeld je verwachte aankomsttijd doorgegeven. Ontvangststations aan de wal kunnen je via AIS automatisch korte veiligheidsberichten sturen, bijvoorbeeld bij calamiteiten. Ook de waterstanden kunnen via AIS worden doorgegeven. Via AIS kun je zelf ook automatisch gegevens uitwisselen met andere schepen in de buurt – op voorwaarde natuurlijk dat ze ook met AIS zijn uitgerust. Als je AIS koppelt aan de radar of de elektronische vaarkaart, kun je van schepen in je buurt onder meer de naam, de positie en de snelheid zien. Op je computerscherm krijg je zo aan boord altijd een compleet beeld van de actuele verkeerssituatie. Een ondersteuning van je navigatiesysteem dus!

Verplicht?

Het gebruik van AIS is nog niet verplicht op de Vlaamse binnenwateren. De Antwerpse zeehaven heeft wel al aangekondigd dat ieder vaartuig op haar vaargebied vanaf 1 januari 2012 AIS moet gebruiken. Ook op de Donau in Oostenrijk geldt momenteel al een gedeeltelijke verplichting. Zowel de Vlaamse waterwegbeheerders als tal van buitenlandse bevoegde instanties hebben hun intenties aangekondigd AIS vanaf 2013 te verplichten.

Informatie

Kijk voor meer informatie op

<http://www.alewijnsenavigatie.nl/index.php/promotions/119-ais-belgie>

of

http://www.shiptron.nl/php/aiSs_transponder.php



Traditional Maritime Skills

door Anthony Demey

Dit artikel verscheen eerder in "Boven Water", het tijdschrift van het Scheepvaartmuseum te Baasrode.

Onder die noemer ging medio 2009 een Interregproject van start om scheepsbouwvaardigheden die dreigen verloren te gaan, op te sporen en voor de toekomst te vrijwaren.

De interesse voor varend erfgoed neemt toe

Dat het varend erfgoed ook in Vlaanderen in de lift zit, hoeft geen betoog. In Nederland is dat al een hele tijd het geval, maar daar heeft ook bijna elke inwoner een bootje in zijn achtertuin liggen. Al in 1939 werd het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen opgericht, in 1960 het pas gerenoveerde Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke, in 1977 het Rijn- en Binnenvaartmuseum in Antwerpen, in 1980 het Scheepvaartmuseum in Baasrode ... Grote evenementen als Oostende voor Anker, Antwerpen WaterkAnt en Sail Antwerp, en kleinere zoals Weekend op de Helling in Rupelmonde, Scheldefeesten in Baasrode en Temse in de Wolken, brengen de jongste jaren massaal veel volk op de been. Behoudsverenigingen groeien in aantal en qua ledenbestand. Om er maar twee te noemen die we goed kennen: vzw Tolerant, vzw VVBHV. Sociale werkplaatsen die aan scheepsbouw of sloopsherstel doen, zagen verspreid in Vlaanderen het licht: vzw De Steenschuit in Boom (en nu de vzw New Belgica), vzw Werkvorm in Antwerpen, vzw Archonaut in Brugge, vzw De Scute in Blankenberge. De tijdschriften, maar vooral de boeken zijn nog nauwelijks te tellen. In 2002 vaardigde de Vlaamse overheid het decreet op de bescherming van het varend erfgoed uit en in 2004 de noodzakelijke uitvoeringsbesluiten om dat decreet ook om te zetten in concrete realisaties. In 2008 werden twee experts in varend erfgoed aangeworven en toegevoegd aan de Monumentenwacht Oost-Vlaanderen. Overheidssubsidies op (Oost-Vlaams) provinciaal, op Vlaams en op Europees vlak worden vrijgemaakt om projecten te realiseren. Voldoende aanwijzingen dus om te stellen dat er momenteel toch heel wat interesse is voor het varend erfgoed, dat net zoals onze kastelen, kerken, kathedralen, maar ook onze stads- en dorpsgezichten, deel uitmaakt van ons gemeenschappelijk verleden. Het verleden dat ons allemaal gevormd heeft tot wat we vandaag zijn.

De kennis van het varend erfgoed dreigt verloren te gaan

Dat verleden moeten wij dus koesteren, omdat het als het ware een ijkpunt is om ons heden te begrijpen. We kennen toch allemaal de uitspraak dat wie zijn verleden niet koestert, ook geen toekomst heeft? Maar om ons vandaag aan dat verleden te kunnen meten, moet dat wel écht zijn, en er geen flauwe kopie van zijn, want dan kijken we naar iets dat niet correct is. Daarom is het zo belangrijk dat wij nu nog weten hoe het er in het verleden aan toe ging. In dat perspectief moeten we het TMS-project zien. Verschillende mensen, vooral in Zeeland, merkten dat de oorspronkelijke kennis van onze traditionele scheepsbouw in snel tempo verloren gaat. Nieuwe technieken om onze historische schepen te restaureren, winnen hoe langer hoe meer veld, de kennis van hoe het er oorspronkelijk aan toe ging, gaat verloren.

Europa reikt een helpende hand

Om samenwerking te stimuleren tussen regio's uit verschillende lidstaten van de Europese Unie werd in 1990 een subsidieprogramma in het leven geroepen onder de naam Interreg Community Initiative, kortweg Interreg. Dat wordt gefinancierd vanuit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), dat steun biedt aan overheden en organisaties uit de verschillende regio's om over de landsgrenzen heen projecten uit te voeren die bijdragen tot de ontwikkeling van die regio's. De Interregfasen worden aangeduid met Romeinse cijfers: Interreg I liep van 1990 tot 1994; Interreg II van 1994 tot 1999; Interreg III van 2000 tot 2006; Interreg IV loopt van 2007 tot 2013. Er zijn programma's voor grensoverschrijdende samenwerking, voor transnationale samenwerking en voor interregionale samenwerking. Het TMS-project zit in een grensoverschrijdend programma met Zeeland en Cornwall in Groot-Brittannië, in wat het 2 Zeeëngedebied wordt genoemd.

Het TMS-project

Historisch gezien heeft het 2 Zeeëngedebied een grote bijdrage geleverd aan economie en maatschappij van de regio's langs zijn kustlijn. Als gevolg van een lange maritieme geschiedenis van samenwerken en samen handel drijven waren de vaardigheden die ontstonden, grotendeels dezelfde. Het maritieme karakter weerspiegelt zich in het rijke maritieme erfgoed van het gebied, wat blijkt uit de verscheidenheid aan historische scheepswerven en karakteristieke schepen en boten. Dat erfgoed wordt meer en meer gewaardeerd door de regionale overheden en de bewoners omdat het hun eigen geschiedenis is en het trekt heel wat toeristen naar het gebied. Organisaties die zich inzetten voor het behoud van historische vaartuigen worden steeds opnieuw geconfronteerd met hetzelfde probleem: waar vinden wij vaardige handen die de traditionele werkwijze nog kennen? De groep oudere scheepsbouwexperts wordt

jaar na jaar kleiner en dus dreigt hun kennis met hen te verdwijnen. Hoog tijd dus om die te registreren en door te geven aan de komende generaties.

Het project "Traditionele Maritieme Vaardigheden" pakt deze twee problemen aan door in een grensoverschrijdend samenwerkingsverband die traditionele scheepsbouwvaardigheden te documenteren en ze te ontsluiten voor scheepsbouwonderwijs en -industrie. De projectpartners zijn de provincies Oost-Vlaanderen en Zeeland en het Cornwall Marine Network. De leadpartner, die de onderwijsmodule zal samenstellen, is het Maritiem Instituut De Ruyter in Vlissingen. Voor Oost-Vlaanderen is het de dienst Erfgoed die het project uitvoert, met de medewerking van de monumentenwachters Varend Erfgoed, Broos en Jelle. De kennis en de vaardigheden die aan het verdwijnen zijn, worden opgespoord, op fiche gezet, gefotografeerd en later ook gefilmd. Samen met alle partners werden al studiebezoeken afgelegd aan de Scheepswerven Baasrode, de Nieuwe Scheldewerf in Rupelmonde, de CNR in Rupelmonde waar de vzw Tolerant werkt, de C.A. Meermanwerf in Arnemuïden en aan de Stichting Museumhaven Zeeland in Zierikzee. Een bezoek in Cornwall ging langs de scheepswerven Mylor Yacht Harbour in Falmouth en Mashfords Boat Yard and Repairs in Cremyll, de Falmouth Marine School en het National Maritime Museum Cornwall. Ook werd de bouw van een replica van de Grayhound Lugger, een driemaster uit 1776 bekeken, alsook de Shamrock, een houten vrachtschip van 1899 dat beheerd wordt door de National Trust.

Voor het TMS-project zijn de Scheepswerven Baasrode van uitzonderlijk belang. Traditionele vaardigheden worden gebruikt door Henk van Halteren bij de bouw van de botter Rosalie, zij worden ook onderwezen door Maurice Kaak in de modelbouwklas, en voor wat de metaalbouw betreft, kunnen ze op een perfecte manier geïllustreerd worden in de ateliers Van Praet.

Het project loopt nog tot eind 2012. In volgende nummers van Boven Water zullen we graag over concrete resultaten berichten. Kun je goede tips geven, neem dan zeker contact op met anthony.demey@oost-vlaanderen.be. Wil je intussen op de hoogte blijven van het project, bezoek dan geregeld de website www.traditionalmaritimeskills.eu.

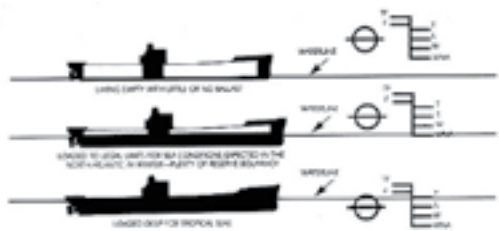


Plimsoll

door Wim de Graaf, IJtunnel 1

Ik vaar toch minstens twee keer per jaar door de haven van Antwerpen vanwege mijn band met het Zennegat en kom daar in aanraking met de grote zeeschepen. Een andere kans is er niet want ik en de IJtunnel 1 hebben een hekel aan zout water. Als er tijdens het laveren tussen deze mastodonten, geholpen door de slepers van de Brabo wat tijd is om te genieten valt mij een teken op, wel nu ik heb het opgezocht. Ik zag het Plimsoll teken.

Kenners kunnen aan de buitenkant van een schip zien of dit niet te zwaar is beladen. Dat komt omdat ieder zeegaand schip is voorzien van het zogeheten Plimsoll-merk. Men vindt het aan beide zijden van het schip, in het midden. Het merkteken is vernoemd naar het Engelse parlementslid Samuel Plimsoll. Deze ijverde eind vorige eeuw voor een aantal veiligheidsmaatregelen op schepen, waaronder het aangeven van een duidelijke beladingslijn. Dit omdat door de grote vraag naar scheepsruimte veel schepen te zwaar belast werden. Iedere ton bracht immers geld op.



Het Plimsoll-merk geeft precies aan hoe diep een schip beladen mag worden. Boven het merkteken is met een horizontale lijn, de deklijn, de plaats van het meetdek (het bovenste over de volle lengte van het schip doorlopende waterdichte dek) aangegeven. De verticale afstand tussen waterlijn en deklijn wordt vrijboord genoemd. Het minimum-vrijboord is dan weer de afstand tussen het middelpunt van de cirkel in het Plimsoll-merk en de bovenkant van de deklijn. Dit minimum-vrijboord wordt voor ieder schip afzonderlijk berekend. Het is onder andere afhankelijk van de waterdichte indeling en sterkte van het schip, de grootte van de luikhoofden en het vaargebied.

De aanduidingen die men bij het Plimsoll-merk ziet, houden verband met vaargebied en jaargetijde. In zoet water liggen schepen iets dieper dan in zout water. Bij de belading moet er bovendien rekening mee gehouden worden, dat het schip op zijn reis in verschillende zones kan komen:

TF = Tropical Fresh water [tropen zoet water]

F = Fresh water [zoet water]

T = Tropics [tropen]

S = Summer [zomer]

W = Winter

Bij schepen korter dan 100 meter ziet men ook de afkorting WNA = Winter North Atlantic. De letters N en K tenslotte, staan in dit geval voor Nippon Kaiji Kyokai, het Japanse classificatiebureau dat de gegevens heeft berekend. Ook de afkorting BV [Bureau Veritas] en LR [Lloyd's Register] komen veel voor. In Nederland worden de gegevens die leiden tot vaststelling van het Plimsoll-merk nog eens gecontroleerd door de Dienst Scheepvaartinspectie.

Bij overschrijding van de tekens in het Plimsoll-merk is de kapitein strafbaar en mag het schip de haven niet uit. Het zijn de Engelsen zelf die gypies ook Plimsolls noemen, want als het water niet hoger komt als de rubberrand houdt je droge voeten.



OMD Mechelen 2011



Sleepboot “Koningin Astrid”

een sleepboot met geschiedenis dreigt verloren te gaan

De sleepboot “Koningin Astrid” werd gebouwd op en voor de Boelwerf in 1936. Ze liep van stapel onder bouwnummer 894. Op de Boelwerf werd de sleepboot ingezet voor allerlei assistentietaken. De boot bleef op de werf tot het definitieve faillissement in 1994. De waterbouwkundige firma De Bruyn, uit Hamme, kocht de boot en de Koningin Astrid werd ingezet op de Schelde en in de Antwerpse dokken als werkboot. Wanneer de firma De Bruyn zijn activiteiten stopzet in 2005 wordt de boot verkocht aan collega Hye uit Burcht. Ook bij deze firma in waterwerken werd de boot als sleep- en duwboot ingezet. De firma Hye heeft recentelijk de boot aangeboden aan Scheepssloperij Van Der Gucht te Hoboken.

Zaakvoerder Ivan Van Der Gucht wil liefhebbers van dit soort vaartuigen de kans geven de boot te behouden voor de toekomst. Geïnteresseerden kunnen contact opnemen met Sloperij Van Der Gucht op nummer 0475/64.24.01.

Kijk ook op <http://goederen.vandergucht.eu/#home>

Gegevens:

Lengte 16,55 m

Breedte 3,78 m

Diepgang 1,46 m

Motor GM Detroit diesel 165 pk



Scheepsliefde roest niet

een gesprek met Frank Apers, Zoef
door Wim de Graaf, IJtunnel 1

Achteruitvarend komt de mps Wilford de vaartkom van Leuven in. Aan het wiel staat Frank en achterop met een meerlijn klaar, staat Marina. Het regent, de wind valt over de heuvel zo de vaartkom in. Het waait hier deze dag met windkracht 6 maar het schip wordt afgemeerd alsof er een lentebriesje staat. Daarna gaan de passagiers van boord. Er wordt heen en weer gewuifd, wij verlaten ons schip en pakken de fietsen. Even een rondje om de vaartkom heen, en we gaan aan boord. Na een hartelijk welkom door Marina en Frank zitten wij in een gezellig hoekje van dit toch grote schip, voor ons staat een open trommel met eigen gebakken wafels en koppen dampende koffie. Niet veel later moet Marina naar het personeel maar niet voordat er een getapt biertje en een glas sap is geschonken.

Ferrocement werd pehcement

Frank ik ken je als clublid en schipper van de Zoef maar hoe kom jij op zo'n groot schip als de Wilford verzeild?

“Wim, alles heeft een begin. Ik wilde op een schip gaan leven, dat was mijn droom maar geld om er een aan te schaffen had ik niet. Dan zijn er twee opties: geld lenen of er zelf een bouwen. Ik vond “De Groene Draeck” van het Nederlandse koningshuis altijd een mooi schip en heb besloten die in ferrocement na te bouwen. Deze bouwmethode is voor een goede doe-het-zelver best te doen. Je hebt niet veel speciaal gereedschap nodig. Voordat ik kon starten met bouwen heb ik eerst een andere werkgever gezocht waar de werktijden zo waren dat ik vaak in de middag naar mijn project kon. Ik zal je vertellen: ik voelde mij als een koning zo rijk, het leek elke dag wel vakantie! Na een bouwtijd van drie jaar was ik zover. Mijn Groene Draeck kon te water. De hijskraan kwam, de romp ging in de hijssingels en toen zag ik half 1982 in een flits drie jaar van mijn leven voorbij schieten. De kabel van de kraan brak! Ja, je begrijpt dat er van een cementen schip niets overblijft dan de bewapening van kippengaas en veel brokken cement. Pijn mijn buik heb ik er van gehad. Nou ja dit drama ging weer voorbij de verzekering betaalde een eerlijke waarde uit, zelfs werd er rekening gehouden met mijn brandstofkosten die nodig waren om de benodigde materialen aan te voeren.”

Res Nova

“Op het water leven, tja dat was nog steeds mijn droom. Met de uitgekeerde verzekeringspenningen en een stuk spaargeld kon ik in 1983 een Overijsselse dektjalk aanschaffen haar heb ik de “Res Nova” (nieuwe zaak) genoemd. Naast mijn dagelijkse werk heb ik vijf jaar van restaureren achter de rug. Met nieuwe tuigage, mast en zeilen was zij vaarklaar. Nu woonde ik op het water. Het duurde niet lang of de eerste verzoeken kwamen al: “Kunnen wij niet eens een rondje mee en wat blijven slapen?” Zo rolde ik midden 1989 in de verhuur, ik heb daarvoor 15 kooien gebouwd, en kom maar aan boord. Maar wel vooraf met mijn werkgever gesproken, want als je van de verhuur moet leven wil je dat wel eerst een tijdje uitproberen. Als het niet lukte kon ik zo weer mijn oude baan weer in.”



Aan het werk

“Met een platbodem onder zeil op het Haringvliet een rondje om Tiengemeten of op ‘t Volkerak wat ook mooi vaarwater is. Op beide kan je bij gunstige wind lange rakken maken. En dat is weer goed voor alle opvarenden want na het zeilen hijsen moest ook geholpen worden bij het overstag gaan, grootzeil inhalen en weer laten vieren, het ene zwaard omhoog en de andere op tijd weer laten zakken. Dan komt er ook na een dag van zeilen de vraag opzetten waar overnachten? Voor anker gaan is een mogelijkheid; de zonsondergang kan op het water zo mooi zijn. Maar ergens aan wal gaan met wat avontuur, dat is ook leuk.”

Biesbosch

“Als 16 jarige was ik met een maatje in de zomervakantie op twee zwaar bepakte fietsen van Lier naar de Biesbosch gefietst, 80 km pedellen dus. Voor ons nog in een dag te doen. Aangekomen in Drimmelen een roeiboot gehuurd en de fietsen veilig gestald. Met een zelf getekende kaart de Biesbosch in en een kampeerplaats gezocht. De Biesbosch was pas een enkel jaartje getijdenvrij, de natuur was in de war en paste zich aan. In die tijd waren er natuurlijk nog geen bevers maar wel knapen van vissen en daar wisten wij wel raad mee. Achter onze gecamoufleerde tent was het goed toeven, het gasbrandertje aan, een oude koekenpan... dat was avontuur ten voeten uit voor een paar jonge knapen uit het Lierse. Maar na wat dagen van zwemmen, fikkie stoken, kortom de omgeving ontdekken komt er een politieboot, ziet ons, “mannen wat doen wij hier op verboden gebied?” Spullen inpakken, een sleep naar Drimmelen en ons avontuur was over. Het was deze ervaring die mij jaren later terug bracht met mijn platbodem. Ik huurde weer in Drimmelen een roeiboot voor mijn gasten en ging natuurlijk wel met up-to-date kaarten de Biesbosch in. Ergens bij het middenland de kop in de wal, een lange lijn van de mast de wal op die ik met een zware pen of een katanker vastzette. Dan een flink zeil daarover dat ik omhoog haalde met behulp van de dirklijn en zo hadden wij de voorloper van de partytent. Feest, feest, dat was het elke keer weer. Dan hoort daar een kampvuur bij, voor dat doel had ik droog brandhout op het voordek onder een zeil. Ik wil namelijk de daar aanwezige natuur niet kaal halen met zaag en bijl, op de dan later gloeiende houtskool is het best koken en braden. Sommige gasten die zich wat minder Bourgondisch hadden gedragen waren vaak 's morgens vroeg al in de roeiboot te vinden op zoek naar bevers, andere bleven liggen waar ze waren neergevallen. Na acht jaren van dergelijk feestgedruis had ik het gezien. De Res Nova heeft een nieuwe eigenaar en is te vinden in de haven van Leeuwarden.”

Zoef

In 1939 geeft de Rijkspolitie te water opdracht aan de befaamde scheepswerf De Vries Lentsch te Nieuwendam om het patrouillevaartuig R.P. 3 te bouwen. Geklonken, en in Corten-staalplaat uitgevoerd, is de romp in 4 stroken opgetrokken, vanaf de kiel, 6-6-5 en 4mm. Het dek en opbouw 3 mm. Het interieur is in zijn oorspronkelijke staat gebleven. Er staat een Kromhout 4LS 40pk uit 1939 in met elektrische startmotor, straks terug met ellebogenstoom.



Het schip is zijn carrière begonnen in de Biesbosch, eerst Sliedrecht, dan Drimmelen. Later op de Oosterschelde en het Veerse gat vanuit Wemeldinge. Het laatste station was Gorichem, waar zij als “Lingewacht” in 1976 uit de vaart is gehaald, en door de dienst der domeinen aan derden is verkocht.

Er gaan wat dagen voorbij en wij treffen elkaar weer, om negen uur 's avonds komt Frank met zijn “Zoef” aan, voornemens ook deel te nemen aan de club reünie voorafgaand aan de OMD. Maar de plicht roept, morgen moet hij weer passagiers varen. Ik help hem afmeren en de brommer op de wal zetten. Na een glaasje op de IJtunnel en een kort praatje over de Zoef, vertrekt hij weer. Ik heb de volgende morgen alle tijd om de Zoef te bekijken. Na drie jaar van restaureren is het een plaatje, koper gepoetst, roestvrij en strak in de lak.

Frank waar heb je de Zoef gevonden?

“Ik vond haar hier om de hoek afgemeerd in het kanaal in Battel bij Mechelen, verwaarloosd, alleen en roestig. Na wat vraagwerk op de Zennegatsluis had ik de eigenaars te pakken.” Eigenaars? “Ja, twee gepensioneerde broers, automonteurs, die de Zoef gebruikten om de dagelijkse sleur te ontvluchten. De Kromhoutmotor was in goede staat en altijd goed verzorgd maar het plaatwerk boven water was gerepareerd met plakband en plat geslagen conservenblik dat met houtschroeven was vastgezet, de punten staken er zo door naar binnen.”

Mps Wilford

“Na verkoop van de Res Nova nam ik een time out. Hierna kreeg ik weer zin om met passagiers te gaan varen. Maar dit moest op een andere wijze gaan gebeuren als op de Res Nova, natuurlijk gastvrij maar met iets meer afstand. Zo werd in 2007 het idee geboren om met zijn drieën een dagpassagiersschip aan te schaffen. Helaas moest Paul de Keersmaecker na een jaar ermee ophouden vanwege zijn gezondheid. Marina die jaren lang een restaurant heeft geleid in Temse is gastvrouw, en ik sta weer aan het wiel. Soms komt er een oud-schipper naar boven en staat dan glunderend sturend te vertellen. Zo kan ik nog wel wat jaren met plezier door!”



Hoe komen jullie aan de scheepsnaam?

“Dat was niet moeilijk: het restaurant van Marina was gevestigd in het voormalige woonhuis van Wilford in Temse. Hij die al tachtig jaar eerder als “Flandria” rondvaarten begon op de Schelde. De naam van Wilford weer in Temse te laten klinken vonden wij een goed idee. Een van de erfgenamen van Wilford vond dit zo mooi dat zij een kopie van het Wilford familieboek heeft geschonken voor aan boord. Verder is de benedenruimte van het schip gedeeltelijk gewijd aan de historie van de familie Wilford. Over die familie is genoeg te vertellen als de passagiers dat willen. Een watervliegtuig op de Schelde, textielbaronnen, autofabrikanten maar ook autorace fanaten. Het waren dus geestdriftige mannen die Wilfords. Met dezelfde geestdrift en kennis willen wij onze passagiers de mooie en pittoreske plaatsen langs de Vlaamse waterwegen leren waarderen en ontdekken.”

Jouw plezier werd ooit verstoord door een politieboot, maar nu bezit je er zelf een die dan ook nog eens in de Biesbosch heeft gevaren! Geeft die je wel plezier?

“Het bezit en koesteren van varend erfgoed is een plezierige zaak. En in oktober neem ik twee weken vrij. De natuur is dan nog mooi en het water rustig. Dit jaar wil ik via het kanaal van Plassendaele naar de IJzer en de Lo vaart. Veurne wil ik ook aan doen. De voormalige “R.P. 3” is er, net als ik, klaar voor.”



Spierekanaal

door Cor & Corry van de IJsselstroom

Vandaag, 9 augustus 2011, hadden we een zeer bijzondere vaartocht. Er loopt een kanaaltje van de Schelde naar Lille, door een klein stukje Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk. Dit kanaal, het Spierekanaal, was meer dan 20 jaar gesloten en verzand. Wij vonden onderweg een foldertje dat het kanaal dit jaar op 2 juli weer open was gegaan en op internet was inderdaad iets te vinden dat dit klopte. Dat was het proberen waard. Op de Waalse sluis op de Schelde (Escaut dus) 10 km voor het Spierekanaal maakte de sluiswachter de doorvaartpapieren in orde, zou het kanaal bellen en zwaaide ons nog vriendelijk na.

Met een harde zijwind mikten we onze 4,40 meter door een 5 meter openstaande keersluis. Het kanaal was 20 meter breed met rotsblokjes gestort in de wal en niet al te diep. Op het Vlaamse stukje (1,5 km) lag een nieuwe aanmeerplek (wel bijna net onder een brug), die wij voorbij voeren met het idee dat na 2 km de sluiswachter bij de Waalse sluis klaar stond. Echter geen sluiswachter of enige aanmeermogelijkheid te zien, wel een bord met een marifoontkanaal. In ons beste Frans gevraagd voor een schutting en we begrepen dat er een sluiswachter onderweg was. Er kwam geen sluiswachter, wel iemand die ons kwam vertellen dat we te hoog waren. Vijf km verderop waren ze die ochtend begonnen een brug te verven en daardoor was de doorvaarthoogte nog maar 2,5 meter in plaats van 4 meter en dat duurde tot half september. Dit is de dag dat het kanaal voor 2011 sluit.

Heel logisch eigenlijk: 5 jaar lang zijn ze bezig het kanaal weer te openen en dan een maand na de feestelijke opening begin je in de beperkte openingstijd met onderhoud en stremmingen. Er waren volgens onze heilboodschapper ook verderop geen mogelijkheden om met onze 24 meter te draaien en we hoefden toch maar 2,5 km achteruit. Ik probeerde maar niet uit te leggen dat zonder kopschroef, met stevige zijwind in een ondiep kanaaltje rijk voorzien van losgestorte rotsblokjes aan de zijkanten dat een heel experiment is.

De eerste 200 meter tussen de bomen was nog te doen. Daarna zijn we, met al onze bandjes onder het schip, blijven wachten tot de wind ging liggen. Om 18.30 uur zijn we verder achteruit gevaren naar de nieuwe aanmeerplek. Dat was dus 20 minuten heen varen en 100 minuten terug varen. Morgen proberen we achteruit ons door het keersluisje te proppen. In ieder geval, het is hier een mooie omgeving. De voorzieningen en de wegen zien er Vlaams uit (niet kapot dus en weer een echt fietsknooppuntennet). Na een paar maanden varen in Vlaanderen en Wallonië is het voor ons wel duidelijk: België bestaat niet. Er is een zachte overgang tussen Wallonië en Frankrijk en een hele harde tussen Vlaanderen en Wallonië.



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!

Interview met de bemanningsleden van de “West-Hinder”

Donderdag 14 februari 1991, Thuiskrant

Armand Pien Kwaad

Schipper Emiel Zonnekeijn heeft er reeds 10 jaar “West-Hinder” op zitten. Waarom? Een interessant werk en waarom weg steken dat het financieel ook interessant is.

“Toch veranderde in die tien jaar heel wat. Vroeger dienden wij om de drie uur de weerberichten door te sturen naar het KMI in Ukkel. Dit was heel belangrijke informatie ten behoeve van schepen die in Antwerpen wilden lossen. Bepaalde goederen mogen immers niet nat worden. Maar om besparingsmaatregelen mocht dit eind 1986 plots niet meer. Weerman Armand Pien was daarom razend kwaad. Onze waarnemingen waren voor hem immers heel belangrijk bij het opmaken van zijn voorspellingen. Want geloof me, op de “West-Hinder” is het weer totaal anders dan in Oostende.”

Even wennen

Niet alle bemanningsleden op de “West-Hinder” zijn kustbewoners. Er steken enkele rasechte “aangespoelden” bij. Zo ook Gentenaar Danny Toussaint, toch reeds 5 jaar matroos aan boord van het lichtschip. “Niets stemde mij voor op een zeemansbestaan. Na mijn studies A3 elektriciteit deed ik mee aan een examen voor het Zeewezen. Ik slaagde en kon op de “West-Hinder” aan de slag. Als vrijgezel een prima leven. Maar wanneer ik trouwde met mijn Inge was het wel even wennen. Nog steeds ga ik graag naar zee, maar mis daardoor wel enkele wedstrijden van mijn favoriete AA Gent. Soms kan de aflossing tegenvallen. Zoals met Kerstmis 1990. Een zware storm hield ons 2 dagen langer op zee dan voorzien. Dit was minder prettig.”

Eerste reis

Oostendenaar Patrick Mommens kwam verleden week van zijn allereerste beurt op de “West-Hinder” terug naar de wal. Het viel best mee. “Ik voer reeds langer als matroos op de staatsleepboot “Zeetijger”. Waarom ik voor een overstapje naar het lichtschip opteerde? Ik ben graag op het water, je verdient een “frankje” meer en daarbij, ik ben nu toch terug vrijgezel...”

Net als de meeste van de bemanningsleden op de “West-Hinder” brengt Patrick zijn vrije tijd op zee door met vissen en TV kijken. In de zomer hangt makreel aan de lijn. In de winter durft al eens een grote kabeljauw te bijten, maar komt meestal wijting boven. “Soms vragen we de kok die te bakken. Maar de grootste hoop wordt ingelegd en gepekeld.”

Op tijd aflossen

Stuurman Walter Ponjaert zwaait de plak op de boeienlegger “Zeearend”. Hij doet geen dienst op de “West-Hinder” maar vormt een niet onbelangrijke schakel in het geheel. “Normaal wordt de bemanning van het lichtschip om de veertien dagen door de loodsboot vervangen. Doch wanneer het teveel waait en er een te grote zwel in het water staat, moet daarvoor de grotere “Zeearend” instaan. Maar ook voor ons is Beaufort 7 (wind tegen 75 km/u) het maximum. Waait het harder, dan keren wij onverrichter zake naar Oostende terug. Jammer voor de bemanning, maar dan wordt dit 24 uur wachten. Op tijd aflossen is niet steeds mogelijk.”

Ankerketting los

Schipper Alex Durie zit pas één jaar op de “West-Hinder” maar maakte reeds heel wat mee. Niet in het minst toen in februari 1990 in een orkaanwind het lichtschip zijn polsdikke ankerketting brak. “Wij hebben een speciaal verankeringssysteem dat zich in de zanderige bodem vast zet. Maar windstoten boven de 12 Beaufort deden toen de polsdikke ketting doorknaken. Wij gingen aan het zwalpen en sloegen op drift. Zelf redde ik met de “Zeerarend” reeds enkele mensenlevens. Nu slaakte ik een grote zucht van verlichting toen de “Zeetijger” ons kwam redden en later in Zeebrugge binnen sleepte.” Een bravourestukje waarvoor schipper René Vanderwal en zijn 10-koppige crew een “eervolle vermelding als blijk van moed en vakkennis” kregen.

Nog spreken

Voor chef loods Charles Demij, hoofd van de rede-, sleep- en bebakeningdienst, verdwijnt met het vervangen van lichtscheperen door geautomatiseerde grote boeien of platformen met lichtbaken een brok zeemansnostalgie. “België houdt er als laatste Noordzeeland een bemand lichtschip op na. Omdat de moderne techniek andere oplossingen mogelijk maakt, neemt een paal binnenkort de plaats in van de “West-Hinder”. Wanneer die paal er komt weet ik nog niet. Het schijnt dat de kredieten klaar liggen. Maar tussen het zeewezen en openbare werken zal nog heel wat moeten gepraat worden. Die paal wordt een coproductie, doch wij stellen het veilig scheepvaartverkeer centraal. Daarom ook dat de exacte plaatsbepaling hoofdbrok van de discussie wordt.”

De “West-Hinder” verdwijnt

Donderdag 14 februari 1991, Thuiskrant

Het laatste bemand lichtschip maakt volgens plannen van Sauwens in de zomer van 1992 plaats voor licht- en meetpaal

Ruim één eeuw nadat op 15 maart 1864 het eerste lichtschip “West-Hinder” nabij het Z.O. punt van de “West-Hinder” bank, 11 mijl buiten Nieuwpoort, 17 mijl van Oostende, voor de Vlaamse kust werd uitgelegd, verdwijnt in de zomer 1992 denkkelijk het laatste bemande Belgisch lichtschip van zee. Ook al blijkt het laatste woord daarover nog niet gevallen.

Het uitleggen van lichtscheperen was ingegeven door de talrijke schipbreuken en strandingen voor de met zandbanken bezaaide Vlaamse kust. Toen op 5 november 1848 het allereerste lichtschip “Paardemarkt” voor de monding van het Zwin, op het zuidelijk uiteinde van de zandbank “Paardemarkt” werd uitgelegd, rekende men bijna enkel met sterk aan wind en stroming onderhevige zeilscheperen. Toch zouden de “Paardemarkt” (in januari 1868 bij het verleggen naar de Wielingepas de “Wielingen” gedoopt) net als de “Wandelaar” en “West-Hinder” ook met de komst van de modernste scheperen hun nut blijven bewijzen.

Maar de “Wielingen” werd in 1920 door een boei vervangen. Op 20 september 1968 nam de lichtboei “S. W. Akkaert” de taak van de “Wandelaar” over. Nu zou het lichtschip “West-Hinder” eerlang de plaats ruimen voor een onbemande licht- en meetpaal. Althans volgens de plannen van de gemeenschapsminister van openbare werken en verkeer Johan Sauwens. Onlangs stelde hij daartoe de nodige 65 miljoen frank kredieten ter beschikking van openbare werken, dienst der kust. Volgens de directie wordt de licht- en meetpaal op de meest ondiepe plaats van de “West-Hinder” bank, zowat op 1 mijl noordelijker dan de positie van het lichtschip, in zee geheid. Maar dit zint de directie van het zeewezen, dienst bebakening en redding op zee niet.

Voor het zeewezen moet de onbemande licht- en meetpaal op exact dezelfde positie van de “West-Hinder” komen. Dit uit veiligheidsaspect voor de scheepvaart. Sinds 138 jaar duidt het lichtschip immers het zuidelijke begin van de zeer gevaarlijke zandbank naast de zowat “autostrade” tussen het Kanaal en de aanlooproute naar de havens van Vlissingen, Rotterdam, Antwerpen, Zeebrugge en Gent aan. Ongetwijfeld stof tot heel wat discussie tussen beide bevoegde diensten. Vast staat dat de plannen voorzien in een buizenpaal die 25 meter boven de zeespiegel uit steekt. Bovenop komt een rond heli-platform.

Naast het lichtgevend baken dat hetzelfde signaal van het lichtschip zal uitstralen (vier korte witte flashes om de 30 seconden), komen allerlei gesofisticeerde meetinstrumenten (getijmeters, meteo waarnemingen, radiobaken, enz...) op het merkpunt. In principe zorgen een windgenerator en zonnepanelen voor eigen energievoorziening. Veel geloof in de toekomst van de licht- en meetpaal hecht de bemanning van de “West-Hinder” nochtans niet. Daar horen zij nu reeds zoveel jaar over “zeveren”. Of willen zij zichzelf enkel moed in praten? Want dat toch wel speciale leven aan boord van een lichtschip zint hen meer dan een landrot zou kunnen vermoeden. Ook al veranderde de voorbije 150 jaar heel wat.

Indertijd bleef de 7-koppige bemanning –de samenstelling veranderde regelmatig- volle 30 dagen aan boord. Daarna volgden 7 dagen rust en 14 dagen dienst aan wal.

In 1991 zorgen 3 ploegen van 9 man (1 schipper, 2 machinisten, 1 stoker, 1 kok, 4 matrozen) voor de bemanning van de “West-Hinder”. Ieder verblijft 15 dagen aan boord, gevolgd door 14 dagen rust en één maand dienst aan wal. Het werk aan boord van het lichtschip evolueerde eveneens met de tijd. Dit voor door de inbreng van elektronische meet- en zendapparatuur. Een automatisatie die bepaald het mogelijks verdwijnen van het laatste bemande Belgische lichtschip in de hand werk

Oeschaertiaentje (14)

door Fernand van den Keybus

Sedert enkele jaren zijn wij in de stad die de eer heeft mijn woonstede en winterverblijfplaats van den Oeschaert te zijn, een watersportvereniging rijk. Onze specialiteit, naast zeilen, is het kanovaren.

Lap! Daar heb je 't weeral. Dat zal weer stof doen opwaaien, zo van: die stommeling weet nog niet dat onze kano's geen kano's maar kajaks zijn. En dat wij dientengevolge geen kanoclub maar een kajakmaniakkenverzameling zijn. Dr Mark Galle*, noteren hé jongen!

Na ettelijke maanden van "besprekingen" en "voorbereidende werkzaamheden" en "stichtingsvergaderingen" en "Poes, vanavond is er samenkomst" en "Poes, gisteravond hebben wij besloten en besluiten wij (och nee, dat zijn de woorden van een andere verenigingsvoorzitter) dat we morgenavond..." enz. Na al dat gepraat dus, werd overgegaan tot de definitieve stichting. Het was een gouden tijd voor bieruitzetters!

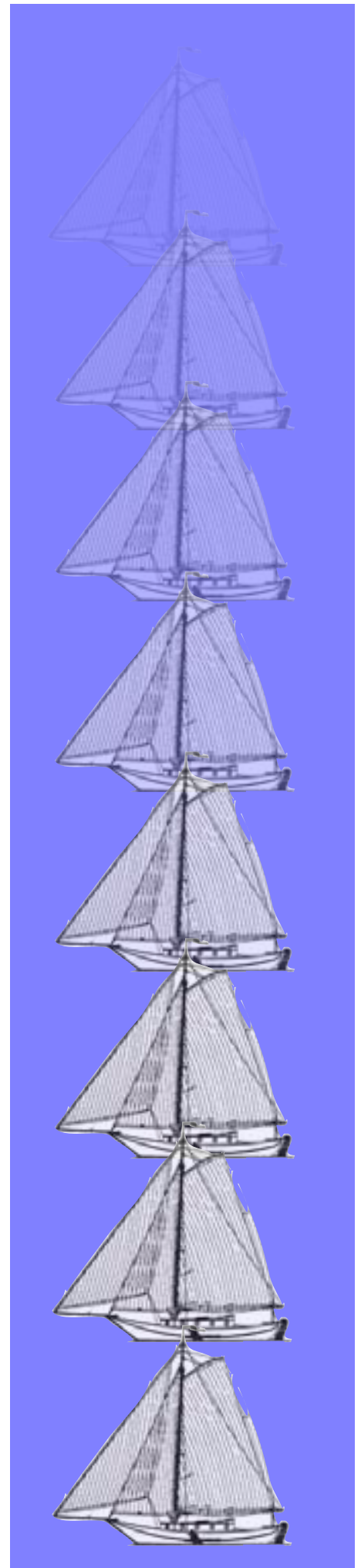
In feite hadden we een klublokaal voordat we een vereniging hadden. Reeds jaren lag er in het centrum een schip, juist, een drijvend echtig en techtig binnenschip. In 't centrum. Echt waar. In Lokeren. Aan de markt, bij 't park. Lokeren "verheugt" zich namelijk in het bezit van ene rivier. Met zuiver water. We zijn er fier op, op de Durme.

Al doen onze Openbare Werken sterk hun best om dat beeld teniet te doen. Als we ooit eens genoeg geld in de kas van VVW-Durmegeuzen hebben, zullen we eens een foto van de spiksplinternieuwe bruggen in Lokeren publiceren. Men heeft het namelijk klaargespeeld om op de marktbrug autostrade-vanrails te plaatsen. En iedereen zwijgt. Het stadsbestuur haalt de schouders op. Het is gewoon wraakroepend. Als er nog steden zijn die rivieren door hun centrum hebben lopen: kom naar Lokeren. Daar kan je zien hoe je een stadsbeeld grondig verwoest, en hoe je verkeerschaos kan scheppen.

Stralend voorbeeld zijn we. Ik dwaal af. Al die jaren had dat binnenschip ons de ogen uitgestoken. En vóór en na de oorlog had Lokeren reeds een kanoclub gekend. Enkele oudgedienden, en enkele andere enthousiastelingen: een akkoord met de schipper was vlug gemaakt. Fabienne werd "ons Fabienne". En onze Fabienne daar mogen wij, Durmegeuzen, ... juist.

Dat onze leden mannen zijn met haar op hun tanden bewijst niet alleen het feit dat ze voor de kajakrol (of eskimorol) niet hun hand maar wel hun kajak omdraaien, maar ter illustratie nog even een anekdote. Op een dag komt André "zeikende nat" Fabienne binnengehuppeld en bestelt nen tournée générale... Grote verbijstering: André zonder zijn spiksplinternieuwe bril. Eerst dachten we dat we niet goed hadden verstaan (zonder bril is zijn uitspraak niet zo zuiver) maar nee: "ik kan maar helemaal geruïneerd zijn. Toen ik onder de spoorwegbrug doormoest, kreeg ik slagzij en kapseisde (heerlijke scheepstaa!) en daar ging mijn bril. En van koleire beet ik op mijn tanden dat het kraakte. En ik spuwde van ergernis in 't water, en daar ging een gouden tand...". Wij hebben hem, van deernis vervuld, naar zijne woonstede begeleid en kletsnat aan zijn dierbare wederhelft afgeleverd...

*was in die tijd taalexpert voor de regering en had een dagelijks taalrubriekje op de radio.



Welkom nieuwe leden

Tot onze grote vreugde hebben wij in de maanden volgend op OMD zeer veel nieuwe ledenaanvragen ontvangen. Allen heten wij uiteraard van harte welkom bij onze vereniging! Wij kunnen al deze nieuwe leden echter niet allemaal tegelijk in onze nieuwsbrief publiceren. Per nieuwsbrief zullen er twee leden geïntroduceerd worden. Weet dus dat niet al deze leden zo "nieuw" zijn op het moment van publicatie.

Always Ready

Naam eigenaar: Dirk en Yvonne Lamberts

Type schip: luxemotor

Bouwjaar: 1930

Werk: De Hoop

Afmetingen (l x b x d): 26 x 4,30 x 1,10 m

Motor: 6 cyl Scania, 108 pk

Bouwjaar motor: 1968

Thuishaven: Tholen (NL)



Maria Magdalena

Naam eigenaar: Els Vermeulen

Type schip: Groninger dektjalk

Bouwjaar: 1903

Werk: Van Aller te Hasselt (NL)

Afmetingen (l x b x d): 28 x 4,90 x 0,90 m

Motor: Volvo Penta MD 47A, 6 cyl, 80 pk

Bouwjaar motor: 1960

Thuishaven: Gent



De Maria Magdalena werd in 1903 gebouwd op de werf Van Aller te Hasselt (NI) als ijzeren dektjalk onder zeil in opdracht van de familie Kuipers voor het vervoer van turf tussen Noord-Nederland en Amsterdam. Het schip had toen een laadvermogen van 116 ton en voer onder de naam Hendrika. In 1949 werd er een Bolinder als hulpmotor ingebouwd op de Scheepswerf Welgelegen in Makkum (NI). Het schip werd toen registreert in Zwolle (NI) en kreeg een nieuwe naam: De Twee Gebroeders.

In 1960 werd schip verkocht aan de gebroeders Blokzijl, de huidige Volvo Penta ingebouwd, verlengd met 5 meter, gemoderniseerd, en werd er een stuurhut geplaatst. Zij hebben het schip tot 1975 in de commerciële vaart gehouden onder de naam Roelmar. In 1975 werd het schip verkocht aan A.J. Smits. Het schip werd verbouwd naar een varende pleziervaartuig, en kreeg toen de naam Vertrouwen.

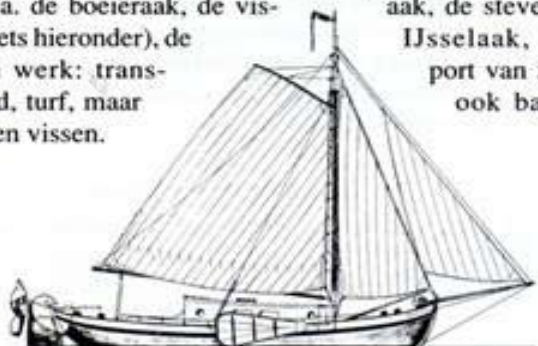
Ronde & Platbodems (5)

in alle maten en gewichten

De voorbije nummers werd hier breedvoerig verslag uitgebracht over het reilen en zeilen van actuele traditionele ronde & platbodemzeiljachten in Vlaamse en Zeeuwse wateren. We ronden deze reeks af met een overzicht van de belangrijkste types. Bij het opzoeken van een type schip moet er steeds rekening mee worden gehouden dat elke werf omtrent het bouwen van een bepaald model een verschillende opvatting had en heeft. Zoals hier reeds eerder gesteld: tekeningen bestonden omzeggens niet. De werfbaas vond dat een hoogaars er zo uitzag en die andere werf deed het (ten dele) verkeerd. Punt, uit. En ook in onze tijd, waar aanzienlijk veel ronde en platbodems worden gebouwd, heeft elke tekenaar of ontwerper of bouwer zo zijn eigen ideeën.

Aak

Een familie zeer verschillende schepen. Sleep- of zeilschip, meestal voor vervoer. De voorstevan ontbreekt bij de echte aak, maar ook hier bepaalden de werfbazen de talrijke 'aanpassingen', die in hun ogen nodig waren. Er is o.a. de boeieraak, de vis-aak, de stevenaak (schets hieronder), de IJsselaak, enz. Hun werk: transport van zand, grind, turf, maar ook baggeren en vissen.



Boeier

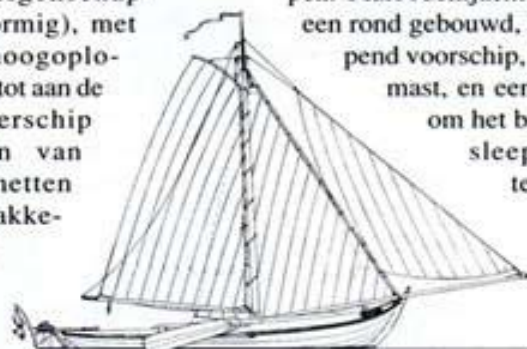
Het traditionele en meest bekende jacht bij uitstek. De ronde sierlijke vormen van dit 'speeljacht', dat zowel voor nut als voor genoegen werd gebruikt, maken het tot een parel van scheepsbouwkunst. In de 16^{de}-17^{de} eeuw gladboordig bewapend kustvaartuig. In de 18^{de} eeuw werd dit een eikenhouten, met snijwerk versierd boeierjacht van 7 tot 13 meter voor particulier gebruik, marktschip, kerkgang en pleziervaart (schets bovenaan volgende kolom).

De meeste van de hier afgebeelde schepen komen uit (het Stamboek) 'Ronde en Platbodemjachten' van Theo Huitema. De hengst werd overgenomen uit 'Zeeuwse vissersschepen van de Ooster- en Westerschelde' van Jules Van Beylen en de Zeeuwse poon uit 'Oude zeilschepen en hun modellen' van E.W. Petrejus.



Botter

De botter is het meest bekende vissersschip van de oude Zuiderzee (thans het IJsselmeer), met forse, vloeiende lijnen en beschikkend over uitstekende zeewaardigheid en zeileigenschappen. Platbodemjacht (licht V-vormig), met een hoogoplopend voorschip, overmast, en een laag achterschip om het behandsleep- of gemakkelij-



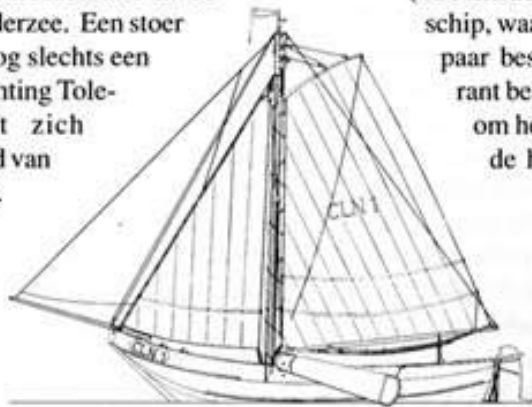
Grundel

Afgeleid van de punter: een smal vaartuig, dat voor en achter scherp gebouwd was. De grundel is een eenvoudige scheepsvorm met plat vlak, rechte zijden, een gestrekt achterschip met een hoge boeg met rechte voorvaak uitgerust met torenbroek, later in de regel met een galfeltuig (bezaan).



Hengst

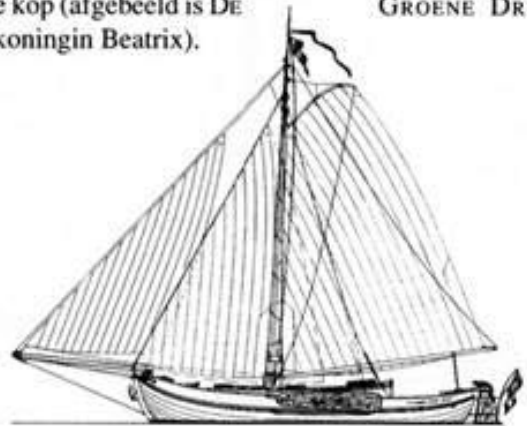
Gebouwd voor de Westerschelde met haar vele zandbanken en droogvallende havens. Massief van aanzicht door steile stevens en een hoekig beeld door de spantvorm en het onderbroken verloop van het berghout. Vooral in gebruik voor mosselvisserij op de Schelde en het ophalen van mosselzaad in de Zuiderzee. Een stoer er nog slechts een Stichting Tolemert zich houdt van sten.



(toenmalige) schip, waarvan paar bestaan. rant bekom- om het be- de heng-

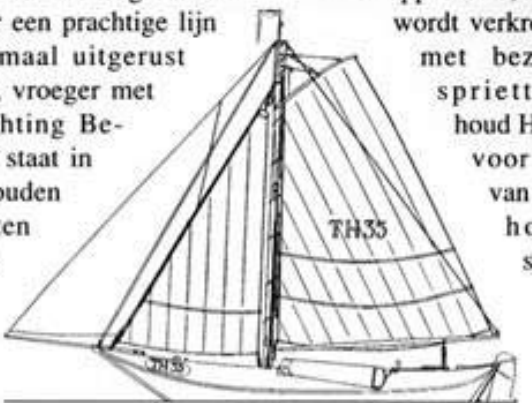
Lemsteraak

Vissersschip uit de Zuiderzee, soms als moederschip voor haringvletten of als snel vervoermiddel voor de vis. Goede zeileigenschappen, zeewaardig en met veel ruimte dankzij het grote volume van het voorschip en de sterk valende kop (afgebeeld is DE GROENE DRAECK van koningin Beatrix).



Hoogaars

Voornaamste platbodenvissersschip in Zeeland en Vlaanderen, reeds in de 16^{de} eeuw, soms als vrachtscheepje. Valt op door de laag overhangende voorstevens, die de golfvorming van de Scheldedelta beter neemt, de vloeiende lijn van het berghout en de druppelvorm, waardoor een prachtige lijn wordt verkregen. Normaal uitgerust met bezaan- spriettuig. Stichting Be- aars staat in behouden houten aar-



de druppelvorm, waar- wordt verkregen. met bezaan- spriettuig. houd Hoog- voor het van oude hoog- sen.

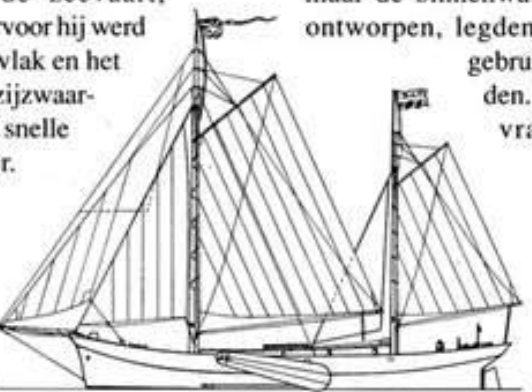
Schokker

Honderden schokkers werden gebouwd rond de Zuiderzee: klein of groot, bestemd voor de haring- of ansjovisvangst. Stoer, betrouwbaar schip, handelbaar, duurzaam, zeewaardig. Typisch schuine stevenbalk met klamp, platbodem met smal bodem- vlak, breed uit- doet denken eilandje gelegen ijssele polder.



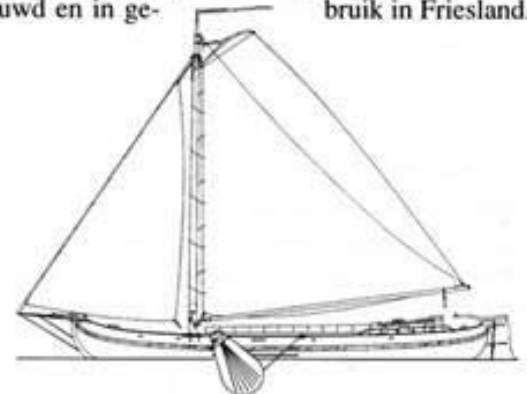
Klipper

Scheepstype dat zijn intrede deed in de binnenvaart met de bouw van ijzeren schepen. De naam en de scheepsvorm met hol gebogen steven en overhangend hek komen uit de zeevaart, maar de binnenwateren ontworpen, legden een gebruik op den. Te vracht- zeiler.



Tjalk – Skûtsje

Typisch vrachtschip, gebouwd op draagvermogen, met vlakke, brede bodem en ronde kim, flauw gebogen voorstevens, fraaie rondingen voor en achter, rechte vlakke zijden en met beperkte diepgang. Goede zeileigenschappen, soms ook zeegaand. Tjalken zijn tot ± 20 meter, skûtsjes van ± 12 meter, vooral gebouwd en in ge- bruik in Friesland.



Vollenhovense Bol

'Recent' ontwikkeld (1902) voor de visserij, als tussenform (visaak) van schuiten en botters. Vlakke bodem, sigaarvormig met een sterke ronding van voren. Brede en ronde kop met gebolde sterven en een kiel, goed zeevarende Enkhuizer wikkeling, baar met de vollenhovense Bol.



Zeeschouw

De schouw is ongetwijfeld het meest verbreide en oudst bekende scheepstype. Bestaat in velerlei grootten en gedaanten, werd gebruikt voor uiteenlopende doeleinden. Snel schip met uitstekende eigenschappen.

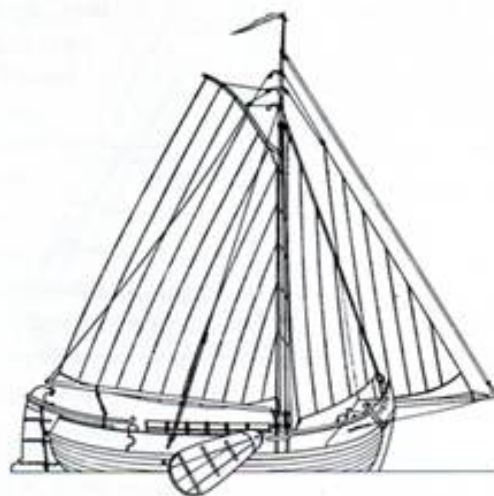


Zeeuwse poon

De hoog oprijzende voorsterven, hoge roerkop, platte berg-houten, de fantasie van de scheepsbouwer in de lijnen, maken dit vaartuig tot het sieraad der Zeeuwse en Vlaamse wateren. Zeilt onder alle omstandigheden, in zwaar weer en harde tijstroom. Niet alleen fraai vanuit schildersstandpunt, maar ook praktisch voor de gebruiker. Veel houtsnijwerk, vooral op de roerkop (schets hiernaast).

Samenvattend kunnen we tot slot nog het volgende kwijt. De meeste van deze scheepstypes beschikken over een strijkbare mast. Dit maakt ze bijzonder geschikt om ook in het binnenland als goede toervaartschepen te opereren, mede dankzij hun geringe diepgang, die voor bijna alle types tussen een halve meter en een meter ligt. Het is geen onaardige troefkaart, die maakt dat deze vaartuigen de voorbije jaren op tal van plaatsen — ook in het Vlaamse land — de vlag konden vertonen.

Een goed schipper zeilt ook wel eens tegen een paal. De hier vermelde lijst van types in de ronde en platbodewereld is niet volledig. De bijhorende uitleg is ook af en toe voor interpretatie vatbaar. Maar het geheel van de voorstelling maakt de gemiddelde geïnteresseerde toch een beetje wegwijz in het woud van schepen die onze ondiepe kust- en binnenwateren hebben bevolkt 'in de zeiltijd'. Zo zijn we o.a. 'vergeten': de tjotter (het kleinste niet-overdekt zeilscheepje), de prachtige Friese jachtjes, de Antwerpse knots, de blazer, de punter, de bons en de pluut, de zalmschouw, de Staverse jol en nog zovele meer. De jongste jaren evenwel hebben, dankzij verschillende initiatieven, vele ronde en platbodems ook onze waterlopen ontdekt, met aan boord een stijgend aantal deelnemers. Even proberen een — uiteraard alweer onvolledig — overzichtje te maken: Moervaart-Durme Lokeren (vier ronde en platbodems in 1981, negen in '83, veertien in '92 en zevenentwintig in 1996), Sail Antwerpen 1993, Rupelmonde 1994 (Mercator-te-Water, met 31 r&p), Boom 1996 (gaffelschoener RUPEL te water: 11 r&p), 550 jaar stadshuis Leuven in 1998 (met de Witte-Steentocht Gent-Kortrijk-Avesnes le Sec-Oudenaarde-Leuven: 48 r&p) en in 2000 de herdenking van de Slag bij Nieuwpoort (62 r&p van Lokeren over Gent en Brugge naar Nieuwpoort). We vergeten ook niet de Baasroodse Feesten met een tiental deelnemende schepen (driemaal reeds) en de jaarlijks weerkerende Mosselrace Yerseke-Antwerpen.



We zijn trots op deze schepen. Niettegenstaande het voortdurend nodige onderhoud — vechten tegen roest of rot, weet-je-wel — en de niet geringe kosten blijven ze onze gekoesterde actuele traditionele ronde en platbodemjachten!



FERNAND VAN DEN KEYBUS