



VLAAMSE VERENIGING tot BEHOUD van  
HISTORISCHE VAARTUIGEN vzw

Lakenmakersstraat 41  
B-2800 Mechelen

---

## Nieuwsbrief n° 21, juni 2008

Beste leden,

De recentste VVBHV bestuursvergadering was op 17/6 in Mechelen. Financieel zijn er gelukkig weer geen gekke dingen te melden, we gaan wel bekijken hoe we in de toekomst op een gemakkelijke manier onze cijfers direct kunnen verwerken om zo geen extra werk te hebben met het gieten van de cijfers in de wettelijke vormen voor neerlegging.

In de ledenadministratie is het nog rustig, ons vernieuwd aanmeldingsformulier waardoor ook jonge schepen met erfgoedwaarde hun verdiende plaats in onze vereniging kunnen krijgen heeft al gelijk een nieuw steunend lid opgeleverd, u ziet de boot verder in deze nieuwsbrief verschijnen.

I.v.m. ligplaatsen voor historische vaartuigen wordt er nog aardig gewerkt, met de afdeling Zeeschelde hebben we nogmaals contact gezocht rond concrete mogelijkheden. Op een brainstormsessie i.o.v. Toerisme Limburg rond Waterrecreatie is ook het idee van ligplaatsen en zelfs een museale haven gelanceerd. Als we onze plannen maar dikwijls genoeg laten horen dan valt het wellicht hier en daar toch niet in dovemans oren.

Zo waren we begin juni in het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen waar Prof Eric Van Hooydonk zijn nieuwste boek 'Antwerpen, internationaal havenicoon' ( ISBN 9 789056 178604 ) presenteerde met daarin 250 concrete voorstellen om havenstad Antwerpen de status van 'wereldhaven-icoon' terug te geven middels opwaarderen van de zogenaamde 'soft values for seaports'. Daarin spelen o.m. het professioneel uitbouwen van een museumhaven, havenmuseum, riviermuseum, havenkunstmuseum, Red Star Line Museum, het MAS enz. in Antwerpen een cruciale rol. Daarnaast wordt ook geadviseerd om een duidelijk beleid van de stad en de haven rond varende erfgoed en havenerfgoed uit te bouwen. Voor ons natuurlijk een opsteker dat de meningen die ook wij al jaren proberen ingang te doen vinden nu ook uit een andere en gerespecteerde hoek worden aangedragen naar bestuursniveau !

Rond Open Monumenten Dag valt alles stilletjes aan op zijn plaats, we verwachten jullie natuurlijk allemaal op 13 september aan het Zennegat , de zaterdag krijgen we samen zoals gewoonlijk snel gevuld en op zondag 14 september verwachten we dan het publiek om onze vaartuigen te presenteren , rondvaarten te doen enz... U vindt een poster voor OMD bij deze nieuwsbrief, hang 'm aan de venster in uw boot of thuis en maak zo reclame voor onze Open Monumenten Dag !

Het subsidiereglement bij VCM is aangepast , laureaten kunnen het jaar daarop niet deelnemen, we hadden een dossier willen indienen om weer in aanmerking te komen voor 1500 euro, we zullen nog een jaar moeten wachten.

We wensen iedereen die vakantie voor de boeg heeft (en de anderen ook natuurlijk) lekker vaarweer en veel rust !!

De volgende bestuursvergadering is gepland op dinsdag 12/8 in Mechelen . Heeft u nog items of meningen die we dan best bespreken, laat het even weten.

Namens uw bestuur, Dirk Ramakers

### **Uw bestuur :**

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

Christophe Faijs, klipperzaak Souvenir (secretaris) **0(032)484 78 81 97**

Evarist van Camp, bakdekkruiser The Old Lady (penningmeester) 0(032)494 63 99 42

Robin Capiaux, motorsleepboot Kobbe (ledenadministratie) 0(032)476 21 76 58

E-mail naar : [info@historisch-vaartuig.be](mailto:info@historisch-vaartuig.be)

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

VVBHV nieuwsbrief n° 21 blz 1

---

secretariaat : 0(032) 484 78 81 97

mailto : [info@historisch-vaartuig.be](mailto:info@historisch-vaartuig.be)

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

Fortis : 001-3919876-85

IBAN BE089 0013 9198 7685

BIC GEBABEBB

**Welkom nieuwe leden :**  
**Lemsteraak " Jonge Sinjoor"**

bouwjaar en scheepswerf : 1979 zelfbouw door de eigenaar

afmetingen : 9.5x3.65x0.9 m

motor : Bukh 3cil DV36ME van 36 pk uit 1991

eigenaar : Julien Cabuy

thuishaven : Paal (Schelde)



De replica "Jonge Sinjoor" werd door Julien zelf gebouwd volgens plannen van een originele Lemsteraak. Als gepensioneerd scheepsrestaurateur van het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen heeft Julien ruim voldoende kennis van scheepsbouw en scheepsbouwtechnieken. Zijn passie voor hout is zo groot dat hij absoluut zijn eigen houten boot wilde bouwen, en daarmee een prachtprestatie heeft gerealiseerd. De "Jonge Sinjoor" is een graag geziene gast op veel erfgoed evenementen in onze lage landen.

## **Evenementen 2008 :**

Leden die met hun vaartuij willen deelnemen melden zich best even aan bij het bestuur

Branst (Schelde); 'Het Koningsrek' 170 jaar	22-24 augustus
Antwerpen, Waagnatie, 23° Open Scheepvaardagen	12-13-14 september
<b>Zennegat ; Open Monumentendag '20° eeuw'</b>	<b>14 september</b>
Astene ; 'Historische vaartuigen aan de sluis'	21 september
Baasrode ; "Scheldefeesten"	19-21 september
Enkhuizen (NL) 12° beurs Klassieke Schepen	7-8-9 november

## **Rijnsportpatent:**

Het bevaren van de Rijn is altijd al een beetje avontuur geweest. In Duitsland kunnen velen van ons niet zonder 'Patent' varen op deze mooie rivier. Er bestaan vijf verschillende patenten : Groot Patent, Klein Patent, Sport Patent, Overheidspatent en Radarpatent. We willen het hier eens even hebben over dat Sportpatent. Voor het bevaren van de Rijn in Duitsland moet de schipper van een recreatievaartuig van 15 tot 25 m namelijk in het bezit zijn van een "Sport Patent Rijn".

Hiervoor kan men sinds 2003 ook in het Nederlands cursus volgen en examen afleggen. Het Scheepvaart en Transport College in Nederland verzorgt niet alleen cursussen voor beroepsmatige vaart maar ook voor kleine (recreatieve) schepen en is door het Ministerie van Verkeer & Waterstaat aangewezen als erkende opleider voor het Rijn Sport Patent.

Recreatievaartuigen langer dan 25m vallen op de Duitse Rijn onder het beroepsvaartuigen statuut (onder de 35m klein patent, boven de 35m groot patent). Voor het varen met uw boot op de Rijn in Nederland is geen speciaal patent nodig, uw 'stuurbrevet' volstaat.

Om aan het examen "Sport Patent Rijn" te mogen deelnemen is het bezit van een 'algemeen stuurbrevet' (NL ; klein vaarbewijs 1) verplicht. Tevens dient men aan te kunnen tonen dat men in het kader van een erkende opleiding, tenminste 4 x opvarend en 4 x afvarend, de 'Strecke' (vaarwegedeelte) waarvoor examen wordt aangevraagd heeft bevaren.

Het Sportpatent kan behaald worden vanaf 18 jarige leeftijd en wordt afgegeven tot het bereiken van de leeftijd van 50 jaar. Verlenging is mogelijk voor steeds perioden van vijf jaar tot het bereiken van de leeftijd van 65 jaar. Boven 65 jaar wordt het Sportpatent steeds voor een periode van 1 jaar verlengd.

Meer info over Rijnpatenten ; Commissie afgeven van Rijnpatenten , Tavernierkaai 3, 2000 Antwerpen. We hebben daar meer info gevraagd, u ziet die in een van de volgend edities wel opduiken.

Ons VVBHV lid Frank Jansen van de sleepboot Hylke volgde de cursus Rijn Sportpatent compleet met praktijk 'Strecke-' vaartochten met succes bij vaarschool SAW , in samenwerking met de KNMC. De verslagen daarvan leest u in afleveringen in onze nieuwsbrief. We laten verder Frank aan het woord : (overgenomen uit het [www.scheepspraet.net](http://www.scheepspraet.net) archief)

Toen ik indertijd het toegezonden informatie-materiaal doorlas vroeg ik mij af waarom ik eigenlijk al die moeite en kosten zou gaan maken om in het bezit te komen van dat papiertje wat mij recht geeft om zelfstandig een bepaalde "strecke" van de Rijn te bevaren. Wanneer ik even de zakjapanner pak dan reken ik snel uit dat het vele malen goedkoper is om vanaf Koblenz een loods in te huren om mijn boot op een toeristisch aangename manier de Rijn af naar Lobith te brengen. Maar daar gaat het natuurlijk niet om. De ware reden dat ik aan dit avontuur begonnen ben ligt op een ander vlak. Op de eerste plaats natuurlijk is daar de uitdaging dat je je grijze cellen in beweging zet om dat papiertje te gaan halen, daarnaast krijg je de kans om via bevoegde docenten te leren hoe een rivier in elkaar zit met zijn stromingen, verval, verhang etc en hoe je met je "sportboot" of "kleinschiff" uit de buurt van de beroepsvaart kunt blijven door met kennis van zaken je eigen route te kiezen. Dan leer je ook vooruit te zien hoe de grote rijnschepen en duwvaart zich zullen gaan gedragen in bochten en tussen brugpeilers en bij het in- en uitvaren van havens. Die kennis kan in bepaalde situaties je vege lijf redden!



Instructeur Klaus (tweede van links) probeert ons zijn liefde voor de rivier bij te brengen met veel informatie over wat we onderweg zien en wat we beslist moeten weten om veilig de rivier te bevaren

Goed, we gaan varen. Er moeten 4 reizen worden gemaakt naar Koblenz, wie verder wil naar Mainz kan bijtekenen om ook dat stukje van de strecke te leren. Ik doe de strecke Nijmegen- Koblenz en retour en de boot ligt klaar in Nijmegen.

Het is november 2005, eerste reis. De cursisten krijgen een prima hut toegewezen en de kok staat klaar zodat het ons aan niets zal ontbreken. Wanneer aan boord eerst de administratie is bijgewerkt en de kandidaten kennis met elkaar hebben gemaakt steken we met een 70 meter lang pasagierschip met 2x 550 pk van wal en zetten koers stroomopwaarts.

In twee dikke mappen zit alles wat we moeten weten aan reglementen en kennis van rivier en plaatsen onderweg. Ik zie al menigeen wat wit rond de neus worden bij het zien van de exameneisen maar dat is van later zorg. Het is de bedoeling dat we klaargestoomd worden voor dat examen in het voorjaar. Deze eerste reis zijn er twee docenten aan boord, een voor de nautische afdeling en een voor motorenkennis. De cursisten mogen zelf dat enorme schip varen en maken kennis met de knuppel van de rivierpiloot, de bochtaanwijzer en de prachtige kleurenradar.

Docent Klaus wil ons niet meteen overspoelen met theorie maar deelt de tijd in kennismaken met de schoonheid en de eigenaardigheden van de rivier en een portie theorie beneden in de salon. Het gaat dus om de reglementen en kennis van de "strecke" want daar zullen we veel van moeten weten. Het weer is redelijk met af en toe een plekje zon waar ik gebruik van maak door enkele foto 's te maken. We hebben veel mist, korte dagen dus veel in donker varen wat een aparte uitdaging is.

We varen met een behoorlijk tempo stroomopwaarts, noteren de namen van plaatsen, bruggen en havens en de eerste avond meren we af in Dusseldorf. In de potdichte mist schuiven we de volgende ochtend even voor 5 uur de haven uit en volledig op radar gaat het weer stroomopwaarts. Later die avond maken we vast in Koblenz waar enkelen de wal opgaan om te passagieren.

Inmiddels heerst er een gezellige sfeer aan boord en we leren elkaar een beetje kennen. Het is weer een periode van extreem laag water en we moeten vaak snelheid terugnemen. Hoe hoger we de rivier opvaren hoe mooier het landschap wordt.

Tot Koblenz zien we veel bergen langs de rivier. Het is vrij druk en we leren hoe bergvaart en dalvaart elkaar moeten passeren in het smalle vaarwater.

De tweede reis in januari 2006 zitten we met het probleem van het aanhoudende lage water. Op het laatste moment wordt besloten een ander schip te nemen, iets kleiner maar vooral ondieper. Nu kan later in de week doorgevaren worden naar Mainz, anders was de reis afgelast. Dit schip is duidelijk langer in de vaart en vertoont tekenen van slijtage. Vooral de stuurhut laat te wensen over en de koude wind waait er dwars doorheen. Een slimme makelaar spreekt dan van "authentieke details", maar dat mag de pret niet drukken en afwisselend zitten de groepen volgens het dagrooster boven aan de knuppel.

Hier valt weer de opmerking dat de rederij gek is op rode alarmlampjes, want er branden er diverse. Volgens de kapitein is dat geen probleem hoewel ik wel menig cursist hoorde mompelen dat die alarmen hem op zijn eigen boot een hartsmaak zouden bezorgen... Maar nood breekt wet en een ander schip is er niet, dus varen maar, de organisatie had geen keus. Want zelf varen, dat vind ik persoonlijk erg belangrijk. Je leert zelf wat een schip doet in bochten en over ondieptes, je voelt hoe de stroming je van koers afdwingt en je leert daarop te anticiperen. De radar als hulpmiddel bij slecht zicht en in het donker is ook erg belangrijk en heeft mij er toe aangezet om straks eens zo'n apparaat aan boord te gaan plaatsen. En het radarpatent halen natuurlijk als die cursus straks aangeboden wordt.

Goed, de eerste reis was een kennismaking met de rivier, nu moet er echt worden aangepakt en we krijgen het goed voor de kiezen. We worden ingedeeld in twee groepen, afwisselend theorie en praktijk. Voor de praktijk zit Klaus boven en de theorie neemt Rob voor



zijn rekening. Groot contrast in leermethode. Waar de een ons overspoelt met op populaire wijze gebrachte informatie in de hoop dat we daar de helft van zullen onthouden, geeft de ander op degelijke traditionele wijze afgemeten hapklare brokken, duidelijk en zonder fratsen aan ons door.



De leermethode van instructeur Klaus. We moeten op het dek alle plaatsnamen aan de juiste kant van de rivier proberen te leggen. Daarbij nog de zijriviertjes en zo. In vakken van 50 km.

Het is de bedoeling dat wij straks alle namen van plaatsen langs de rivier uit ons hoofd kennen, ook de bruggen, de havens en reeden en bijzondere bochten en gronden. Met behulp van de naamkaartjes oefenen we steeds weer. Bij het doornemen van de reglementen komt er nog een vervelend addertje onder het gras vandaan, wat enkele cursisten behoorlijk zorgen baart. Dat is dan meteen een puntje van kritiek naar de organisator, de SAW toe die dit voor een volgende cursus mee zou moeten nemen in het informatiepakket. Het betreft hier de regel dat pleziervaartuigen die de Rijn bevaren niet alleen een patenthouder aan boord moeten hebben wanneer het vaartuig tussen 15 en 25 meter lang is, maar dat er ook een Certificaat van Onderzoek aan boord moet zijn wanneer de formule.  $L \times B \times D$  groter is dan 100.

Dat bezorgde enkele cursisten een flinke hoofdpijn want dat gaat geld kosten! Daar hangen pittige scheepsbouw-technische eisen aan vast. Die voorwaarden zijn niet mis en iedere 5 jaar moet dat certificaat vernieuwd worden.

We varen intussen verder en iedereen moet er hard aan trekken. Tijdens proefrepetities blijkt dan dat we nog lang niet zijn. Ik scoorde pas 50% maar dat geeft niks want nog twee reizen te gaan.

Daarna nog twee oefenavonden en we gaan op examen. Maar dat is toekomst.

Het is koud, miezerig nat weer en deze tweede reis kunnen we niet aan dek om de magnetische kaartjes met plaatsnamen op de juiste plek aan te sluiten. Regen en wind striemen het dek maar binnen is het comfortabel en goed verzorgd.

We leren de betekenis van de "hang" en de "oort", van het "openvaren" van een bocht en het "breder" maken van de vaarweg. Hoe komt die duwer door de brug?, waar ligt onze route?

Eigenlijk zou iedereen die zich op de drukke rivier begeeft net als wij enige praktijkervaring moeten opdoen, verplicht, al was het maar één dagje om te begrijpen hoe de grote schepen reageren en wat je moet doen om die uit de weg te blijven.

Want "rechten"? die heb je niet, alleen een algemene uitwijkplicht!



Af en toe zien we een waterig zonnetje en dan ziet alles er weer vriendelijk uit. Hier zitten we bij de Drachenfels en op de rivier zien we een groepje opvarige schepen en een afvaart die ons tegemoet komt.

Opvarend heb je wat meer tijd om je koers te verleggen, in de afvaart lijkt alles drie keer zo snel te gaan en moet je tijdig reageren. Wanneer we in de avond aanleggen in Dusseldorf en de volgende dag in Koblenz is er gelegenheid om te gaan stappen wat enkelen ook gaan doen. Voor mij is de pijp leeg en de bar is open. Rust.. effe niks leren, het hoofd zit vol. Je hebt gewoon je

slaap nodig want morgen start de motor weer om 5 uur. Jawel, het is geen vakantie die cursus! Wie dan 's middags na een avondje stappen in de stuurhut in slaap valt wordt door Klaus op "binnenvaart"manier even tot de orde geroepen... "Dat vergeet je nooit meer" zegt hij dan. Die term zullen we onderweg vaker tegenkomen want wie aan de knuppel zit en een stuurfout maakt of een situatie verkeerd inschat wordt even 'en public' terecht gewezen met een verklaring aan de anderen hoe het wel moet. Daar schrik je even van maar zoals hij zegt,... op die manier vergeet je dat nooit meer...!



De praktische vaar oefeningen worden regelmatig onderbroken door theorielessen. Hier wordt met behulp van een audiovisuele presentatie uitleg gegeven.

Wanneer we dan s' zondagmiddag na bijna twee reizen in de pauze bij elkaar zitten te filosoferen en zo aan weerszijden de langskomende oever van de rivier bekijken overvalt ons eigenlijk diezelfde gedachte: Wat is er nou eigenlijk voor verschil tussen varen op de Rijn en op de Waal of de bochtige IJssel? Misschien is die laatste rivier wel moeilijker? Waarom is eigenlijk dat patent verplicht voor ons? De intensieve beroepsvaart waarvoor wij te allen tijde moeten wijken misschien? Of hebben we het te danken aan dat onneembare bastion van de Centrale Rijnvaart Commissie waarvan de eerbiedwaardige leden graag alles bij het oude willen houden? Volgens een zeer bekende binnenvaartman die ook in opleidingen zit is de Rijn een gewone rivier als alle andere en zou het Nederlandse Vaarbewijs daar ook voldoende moeten zijn. Tja.. feit is dat de pleziervaart gewoon geen lobby heeft, geen gewicht in de schaal kan leggen en daarom zal er nog veel water door de Rijn stromen voor er iets zal veranderen..

Op naar de derde reis en intussen proberen om al die plaatsen op een rijtje uit mijn hoofd te leren.. en de bruggen.. en de havens en de zijrivieren en..... Maar een avontuur is het!



Een aardig panorama van de stad Keulen in een herfstig licht. De dagen zijn kort en we varen veel in mist en donkerte. De waterstand is erg laag en dat maakt het elkaar ontmoeten en oplopen in de smalle vaargeul behoorlijk lastig. Dit is een extra kans om veel te leren van de Rijnvaart en hoe de schepen zich onder die omstandigheden gedragen.

Wordt vervolgd ! Frank Jansen, mslb Hylke



## Monumentenwacht, uw partner in behoud en beheer

Monumentenwacht is een organisatie die **eigenaars en beheerders van waardevol erfgoed** in Vlaanderen (gebouwen, interieurs met inbegrip van de kunstvoorwerpen, en varend erfgoed) **ondersteunt in het behoud** van dat erfgoed. De organisatie - vijf provinciale verenigingen en een ondersteunende koepelvereniging - geeft onafhankelijk en objectief advies over de **bewaringstoestand** van het erfgoed en formuleert concrete **aanbevelingen** voor **onderhoud en herstel**. Op basis van **regelmatige en visuele inspecties** van het erfgoed - op vraag van de eigenaar of de beheerder - wordt een goed gedocumenteerd en overzichtelijk rapport opgemaakt door de gespecialiseerde monumentenwachter.

Met het inspectierapport kan de eigenaar-beheerder zelf aan de slag, kan men specialisten contacteren of is de basis gelegd voor een aanvraag van een onderhoudspremie bij de Vlaamse of provinciale overheden.



Voorwaarden van dienstverlening

### Inspecties en toestandsrapporten voor het varend erfgoed

Op 29 maart 2002 werd het decreet tot bescherming van het varend erfgoed goedgekeurd en twee jaar later volgden hiervoor de uitvoeringsbesluiten, zodat de bescherming en het beheer van het varend erfgoed effectief kon starten. Het Agentschap RO Vlaanderen Onroerend erfgoed beheert sindsdien het varend erfgoed. Eind 2005 begon de cel Maritiem Erfgoed van het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed de beleidsgerichte inventarisatie van het varend erfgoed.

Viceminister-president en Vlaams minister Dirk Van Mechelen, bevoegd voor Ruimtelijke ordening en Onroerend erfgoed, stelt dat naast de genomen beleidsinitiatieven voor de bescherming van het varend erfgoed ook aandacht nodig is voor het optimaal beheer en het onderhoud ervan. Monumentenwacht Vlaanderen vzw kreeg daarom de opdracht – na een haalbaarheidsstudie – de dienstverlening voor het varend erfgoed in 2008 uit te bouwen.

Het mobiele inspectieteam, tewerkgesteld door Monumentenwacht Oost-Vlaanderen vzw, is werkzaam voor heel Vlaanderen met standplaats in Baasrode. De opstart van de Monumentenwacht voor het varend erfgoed wordt mogelijk gemaakt door de Vlaamse overheid en krijgt ondersteuning van de provincie Oost-Vlaanderen.

Een team van twee specialisten zal instaan voor de inspecties en de toestandsrapporten met aanbevelingen. Het team is momenteel in opleiding en bouwt in de loop van 2008 de dienstverlening voor dit specifieke patrimonium uit. Vanaf januari 2009 kunnen eigenaars en beheerders van varend erfgoed lid worden bij Monumentenwacht.

De investering in Monumentenwacht is uiterst voordelig. Men kan bovendien op termijn behoorlijk wat uitsparen dankzij tijdige inspectie en deskundig advies.

- Het jaarlijkse **lidmaatschap** bedraagt **€ 40 incl. 21 % btw** per aangesloten vaartuig.
- Het **inspectietarief** bedraagt **€ 24,32 incl. 21 % btw** per monumentenwachter en per inspectie-uur.
- Voor de administratieve verwerking van het rapport betaalt u slechts een kleine vergoeding.
- Gebruikt materiaal voor kleine noodherstellingen wordt in rekening gebracht tegen kostprijs.

Zowel beschermde als niet-beschermde maar waardevolle schepen kunnen een beroep doen op Monumentenwacht. Voor beschermde schepen is het de bedoeling dat het inspectierapport onderdeel zal uitmaken van het beheersplan en daarmee zou er bij de Vlaamse overheid een aanvraag tot ondersteuning kunnen worden ingediend.

### Meer informatie

Provinciale site - Scheepswerven Baasrode  
Sint Ursarusstraat 141  
9200 Baasrode  
info@monumentenwacht.be  
[www.monumentenwacht.be](http://www.monumentenwacht.be)

### Inspectieteam

Broos Colman  
broos.colman@oost-vlaanderen.be  
Jelle Annemans  
jelle.annemans@oost-vlaanderen.be

