

WaterkAnt 09

1

Persconferentie 31/08/09 – Havenhuis / Antwerpen



1 WaterkAnt

Spanningsboog laadt nautische batterijen op

Points of interest

DAB Vloot / Loodswezen

Red Star Line

Kranenpark Rijnkaai

Middeleeuwse WaterkAnt - Kogge en Hanze

MAS infopunt

Teletijdcontainers - havendagboek

Infopunt nieuw Havenhuis, kaai 63'(Kattendijkdok)

Rijn- en Binnenvaart museum

WaterkAnt markt Napoleonkaai



2 Deelnemende schepen

Moderne schepen

Sleepboot 80

Baggerboot Sinjaar 1,

Opruimboot Condor en Peilboot 1

Opleidingsschip Themis II (cenflumarin)

Baggerschip Reynaert Deme/Decloedt

Traditionele schepen

Kamper Kogge

Stoomslepers Maarten, Dockyard V en Volharding

Rond- en platbodems + jachten

3 Beleef WaterkAnt

Bezoek aan en meevaren met schepen - muziek

Konincklijke Roeiregatta

De haven in bedrijf // havenberoepen in de kijker

4 Radio 2 Wandeldag

Wandel en fietsroutes – ontdek de haven en de stad

5 Mobiliteit:

De Lijn

6 Grondplan

7 Organisatie en persinfo

8 Contact en persinformatie

Spanningsboog tussen heden en verleden laadt onze nautische batterijen op

De fascinatie voor water en scheepvaart flakkert hoog op. Zowel de schepen van nu als die van weleer staan in de belangstelling. WaterkAnt beklemtoont voor de vijfde keer het nautische bewustzijn met een uniek festival. Wat begon tijdens bezoek van de Mercator in 2003 is in 2007 uitgegroeid tot een feest voor authentieke schepen en havenvaartuigen. Daar rond wordt er geroeid, stapt het publiek op schepen die ze al lang niet meer gezien hebben en is het netwerken alom tussen de werkende liefhebbers aan die oude schepen en het grote publiek.

Schepen Philip Heylen:

WaterkAnt is belangrijk voor ons, Antwerpenaren en toeristen, omdat het ons havenerfgoed, het verleden, op een heel bevattelijke manier koppelt met het leven van vandaag. Het kijkt ook vooruit, want varende erfgoed belooft een verfrissende dynamiek. Een mooi voorbeeld is het verhaal van de Kogge. Een scheepstype dat het transportmiddel bij uitstek was van de Hanze. Bij WaterkAnt gaat dit uitgerekend aan de Hanzestedeplaats, in de schaduw van het MAS, de plaats waar vroeger het Hanzehuis stond.

Ons havenerfgoed en de bezielers ervan leveren prachtige verhalen op. Maar bovenal spreken ze tot de verbeelding van jong en oud, deze schepen, stoomboten en havenkranen, en dat is me evenveel waard.

Dit jaar groeit de actieradius van het WaterkAnt aanbod uit tot de werking van de moderne Haven van Antwerpen en een reeks voorbeelden van wat de havendiensten allemaal realiseren. Vandaar ook de aanwezigheid van de actieve dienstschepen voor baggerwerken zoals de Sinjor 1 en de peilboot, sleepassistentie van de grote oceaan cargo's van de sleepboot 80 en de opruiming van drijvend vuilnis van de Condor. Op de Rijnkaai maakt het publiek kennis met de haven in bedrijf. Een beleving rond diverse werkgelegenheidsperspectieven. Geen statische jobbeurs, wel een dynamisch inlevingsparcours wat werken in de haven allemaal biedt. Er is ook de Reinaert te bezichtigen, een nieuwe baggerboot van Deme/ Decloedt.

Schepen Marc Van Peel:

Hoewel de afgelopen eeuwen veel is veranderd, blijft er één zeer belangrijke constante in de haven van Antwerpen: werkgelegenheid. Met recht valt te stellen dat de Antwerpse haven de motor van onze economie is. In totaal leven in Vlaanderen meer dan 183.000 mensen van de haven van Antwerpen. Wie zijn steentje wil bijdragen aan de toekomst van de haven van Antwerpen nodig ik graag uit om een bezoek te brengen aan het jobevent in en rond de Waagnatie. Wie weet maakt u tijdens WaterkAnt niet alleen kennis met het verleden en heden van onze haven, maar werkt u straks ook mee aan haar toekomst.

VLOOT dab – Loodswezen – Tavernierkaai

Op een van de meest markante plekken op de Scheldkaaien staat het eclectische gebouw van het Loodswezen. Daarnaast staan al even fraaie gebouwen, werkhuizen waarin de boeien en bakens van Schelde worden hersteld en onderhouden.

DAB Vloot is de rederij van de overheid. Haar mensen en schepen voeren een hele reeks aan overheidsopdrachten uit en leveren schepen en bemanning voor politie en douaneboten, loodsboten tot zelfs veerdiensten.

Vlak naast het typische Margueriedokje zijn de werkschepen te zien waarmee boeien en bakens op de Schelde worden gesurveilleerd, opgehaald en op de juiste plaats gelegd.

Een hele collectie van deze typische vaarwegmarkeringen is in het boeienpark te zien. Het DAB Vloot personeel gidst de bezoeker langsheen de diverse types die allemaal hun eigen kenmerken – kleuren, radarreflectoren, licht- of geluidssignalen- en functies hebben.

In de werkplaats 'bebakening' kan men de algemene informatie over Vloot als reder vinden.

DAB Vloot levert ook diverse grote boeien die als bakens fungeren om het publiek langs de hele WaterkAnt site, tussen de Entrepotkaai in het oosten en de Rijnkaai in het westen te loodsen.

VLOOT dab - Tavernierkaai / Zeeuwse Korenmarkt

'Red Star Line'-gebouwen: mensen met een nieuwe bestemming

Tijdens WaterkAnt gaan de deuren van het nog te restaureren gebouw van de Red Star Line uitzonderlijk open. Wie wil, kan in de 'Red Star Line'-gebouwen kijken naar een korte film met historische getuigenissen van emigranten en een blik werpen op de bouwplannen voor het museum. Dit komt in de originele magazijnen op de hoek van de Rijnkaai en de Montevideostraat op het Eilandje

De legendarische scheepvaartmaatschappij Red Star Line vervoerde tussen 1873 en 1934 meer dan twee miljoen passagiers van de Scheldestad naar Amerika. Voor vele passagiers waren deze havenloodsen de laatste halte op het Europese vasteland. De emigranten die in derde klasse reisden, ondergingen hier net voor de afvaart medische testen en werden er ontsmet, terwijl ambtenaren nakeken of ze administratief in orde waren.

In de lente van 2012 opent op deze historische locatie 'Red Star Line | People on the Move'. Het wordt een plek voor herinnering, beleving, debat en onderzoek naar intercontinentale mobiliteit, vroeger en nu.

Red Star Line: hoek Rijnkaai / Montevideostraat

De historische havenkranen aan de Rijnkaai

Op de Rijnkaai, ter hoogte van Hangar 26 en 27, staan elf van de zestien authentieke museumkranen van het Museum aan de Stroom (MAS).

Dit is de grootste museale collectie havenkranen ter wereld. De oudste kraan aan de Scheldekaaien is van 1907, de jongste van 1963. Zij zijn afkomstig van 10 befaamde constructeurs en zijn stille getuigen van de snelle technologische evolutie in de havenactiviteiten van de vorige eeuw.

Deze historische kranen zijn sinds eind 2002 zo goed als allemaal beschermd. Monumentenwacht Antwerpen schreef een uitgebreid rapport met aanbevelingen over de meest dringende instandhoudingswerken. Een werkgroep met experts uit het erfgoedveld en de havenwereld bereidt de restauratiedossiers van de kranencollectie voor. Bij de restauratieprojecten wordt maximaal samengewerkt met initiatieven rond sociale tewerkstelling en opleiding (VDAB en de vzw Werkvorm).

Tijdens WaterAnt krijgen geïnteresseerden informatie over de snelle evolutie van havenkranen, de diverse technieken die werden toegepast en de problemen die de conservatie en restauratie van deze juweeltjes met zich meebrengt.

Het is zelfs mogelijk om de kranen te bezoeken. Dit gebeurt onder begeleiding, daarom is telefonisch reserveren verplicht op dit telefoonnummer van het MAS: 03 206 09 40

Havenkranen – Rijnkaai

De Legende / middeleeuwse WaterkAnt

Op de kaai komt een kamp uit de middeleeuwen. Een groep mensen die gepassioneerd zijn door de Hanzehoogdagen zorgt tijdens WaterkAnt voor een evocatie van die periode. De Legende is een re-enactment vereniging uit het Antwerpse, die de late middeleeuwen terug tot leven brengt door middel van klederdracht, accessoires, tenten enz. Zij organiseren jaarlijks een van Europa's grootste middeleeuwse evenementen: De Quaeye Werelt. De groep is speciaal voor WaterkAnt op studiereis gegaan naar Duitsland, waar het jaarlijkse Koggetreffen plaatsvindt in authentieke Hanzestijl.

Dit kampement staat op de Oostendekaai.

Koggecontainer

De Kogge was het transportmiddel van de Hanze. Deze internationale organisatie dreef handel van Oost-Europa tot in onze contreien. Bij de verzanding van het Zwin, waardoor Brugge meer en meer ontoegankelijk werd, verhuisde het kantoor van de Hanze naar Antwerpen. Dat er ook met Koggen op Antwerpen werd gevaren, bewijst de vondst van de Koggewrakken in Doel tijdens het graven van het Deurgangdok.

In containers, de symbolen van het moderne vrachtvervoer, wordt het belang van de middeleeuwse Kogge geïllustreerd en kan het publiek ook zien wat voor goederen er in die tijd werden vervoerd. Omdat piraterij van alle tijden is, werd de scheepsbouw aangepast zodat deze zuiver voor vrachtvervoer uitgeruste schepen zich beter konden verdedigen.

Dit infopunt wordt gerealiseerd in samenwerking met het Vlaams Instituut voor Onroerend Erfgoed (VIOE) – locatie: Oostendekaai

MAS-infopunt op de Hanzestedenplaats

Het MAS opent zijn deuren in het voorjaar van 2011, maar op de rand van de werf heten we u nu alvast welkom in het MAS-infopunt. Van hieruit kunnen bezoekers de bouw van het MAS op de voet volgen. Het gebouw zit in de fase van de afwerking en de strakke contouren bepalen nu al de skyline van Antwerpen.

Aan de hand van een gedetailleerde maquette en met zicht op de werf krijgen bezoekers meer uitleg over het ontwerp, de verschillende aspecten van het gebouw en het bouwproces. Ook de verhalen, voorwerpen en collecties van het MAS komen aan bod. Verhalen over de stad, de stroom, de haven en de wereld. In een tijdelijke tentoonstelling in de vitrine worden de contacten tussen Antwerpen China toegelicht.

Tijdens WaterkAnt is het infopunt geopend van 13.00 tot 16.30 uur en op zondag van 13.00 tot 16.30 uur.

MAS infopunt: Hanzestedenplaats

Rijn- en Binnenvaartmuseum

Antwerpen is als haven de draaischijf van de scheepvaart tussen de zeeën en het binnenwaternetwerk. Brussel, Bazel of Beograd zijn allemaal vanuit Antwerpen bereikbaar over het water. De binnenscheepvaart is hier dan ook al eeuwenlang actief.

Het Rijn- en Binnenvaartmuseum in het Bonapartedok verzamelt het erfgoed van de binnenvaart aan boord van drie typische binnenschepen of lichters. Deze spitsen zijn haast

100 jaar oud en geven een goed beeld van de leefomstandigheden na de industriële boom en de invoering van de ontploffingsmotor. De ruimen van deze schepen, de Liomar, de Angèle en de Mon Desir, zijn schatkamers vol authentieke scheepsstukken, waardevolle maquettes, oude motoren en werktuigen. Ook foto's, maquettes, scheepsgerief, plannen, boeken en tekeningen worden bewaard, gerestaureerd en tentoongesteld.

De drie museumschepen zijn open voor een gratis bezoek tijdens WaterkAnt

Rijn- en Binnenvaartmuseum – hoek Hanzestedenplaats / Sint Aldegondiskaai

Teletijdcontainers - havendagboek

In en doorlopende reeks van moderne containers wordt een beeld geschetst van diverse havenberoepen van uit de Koggehoogdagen (16^{de} eeuw) tot vandaag. Iedere container is een dagboekfragment van de haven van toen.

Iedereen kan zien hoe de taken van een bijvoorbeeld een kraanman evolueerde, maar ook wat het belang is van kaai-expediteurs en scheepsagenten die in alle tijden cruciaal waren (en nog zijn) in een vlotte werking van scheepvaart en vrachtbehandeling.

Ook boeiend is de groei van de haven die het belang illustreert als mondiale draaischijf.

Teletijdcontainers – Sint Laureiskaai / Bonapartedok.

Infopunt nieuw Havenhuis

Met een pendelboot kan het WaterkAnt-publiek het Infopunt nieuw Havenhuis bezoeken in het gebouw aan Kaai 63 (Kattendijkdok / Siberiastraat). Dit dateert uit 1922 en is in dezelfde bouwstijl als het verdwenen Hanzehuis tussen het Bonaparte- en het Willemdok.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf heeft nu zijn Havenhuis aan de Entrepotkaai. Wegens plaatsgebrek werd uitgekeken naar een nieuwe locatie. Uiteindelijk viel de keuze op het oude gebouw aan Kaai 63 waar de technische dienst van het Havenbedrijf zit. Er werd een architectuurwedstrijd uitgeschreven waarbij men moest rekening houden met het beschermde gebouw. Uiteindelijk werd gekozen voor het iconische ontwerp van toparchitect Zaha Hadid.

Het concept is een vrije interpretatie van een balkvormig volume dat wordt opgetild boven het bestaande gebouw en steunt op drie betonnen, sculpturale pijlers waarin de trappen en liften zijn verwerkt. Twee ervan situeren zich op de overdekte binnenplaats van het Hanzegedouw, de derde bevindt zich naast het externe steunpunt en bestaat uit een panoramische liftkoker. Het nieuwe volume is noord zuid georiënteerd en ligt evenwijdig aan het Kattendijkdok.

De kop van het gebouw langs de zuidzijde is een raam naar de stad toe en geeft duidelijk het begin van het havengebied aan.

1.2 Points of interest .

Bezoekers kunnen de veerpont tussen de Londenbrug en kaai 63 nemen of naar de site wandelen. Op het Infopunt kan men kennismaken met de vijf finale ontwerpen voor het Havenhuis, de maquettes, de tekeningen en zo verder.

Daarnaast krijgt het publiek ook meer inzicht in de investeringen van het Havenbedrijf
Infopunt nieuw Havenhuis – kaai 63 – Kattendijkdok

WaterkAnt markt - Napoleonkaai

Diverse scheepsambachten onder de houten loods op de Napoleonkaai evoceren de handenarbeid die vroeger nodig was voor de vrachtbehandeling. Touwslagers, nettenmakers, mandenmakers, houtbewerkers en zelfs klompenmakers leverden aan schippers en ander scheepsvolk. Een palingroker zorgt niet alleen voor de 'odeur traditionnel' maar brengt ook een nog steeds gesmaakte lekkernij op het bord.

Op de Rijnkaai, de Napoleonkaai en de Oostende kaai (MAS) kan uitgebreid worden genoten van een natje en een droogje aan de WaterkAnt tap- en cateringpunten en terrassen.

WaterkAntmarkt en WaterkAnt infopunt – Napoleonkaai - Willemdok



Sleepboot 80-klasse

De sleepboot uit de '80' klasse is een typevoorbeeld van de negentien 'toogboten' die het Havenbedrijf in de vaart heeft.

Het schip, gebouwd in Rupelmonde eind jaren 70, heeft een trekkracht van 24 ton. De twee MBC motoren van 810 kW per stuk zijn aangesloten op de zogenaamde Voight-Schneider propulsie- en besturingssystemen. Deze verticale schoepen midden onder het schip zorgen voor een maximaal voortstuwingsrendement in alle richtingen en maken dat deze ballerina letterlijk ter plaatse om haar as kan draaien. Dat maakt de '80' tot een van de meest wend- en manoeuvreerbare sleepboten.

Dit type boot helpt het gemiddelde zeeschip bij het manoeuvreren door de sluisen en in de haven. De sleepboten van het Havenbedrijf zijn alleen binnen de sluisen, dus in de dokken, actief - behalve bij brand aan de Scheldekaaien. Dan schieten de twee brandpompen in actie die elk 12.000 liter water per minuut opstuwten naar drie monitoren. Een daarvan kan worden opgevoerd tot 16 meter boven de waterlijn. Een efficiënte bestrijder van zowel gewone als chemische branden.

Sleepboot '80' ligt aan de Napoleonkaai en is gratis toegankelijk voor het publiek.

Dienstschepen – Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

De haven van Antwerpen met haar 13.057 ha dokkenoppervlak en 156 km kadelengete is een complexe watermassa die voornamelijk wordt gevoed door de Schelde. Dat Scheldewater bevat zand en slib dat mee de haven inkomt en daar bezinkt. Door de scheepsbewegingen is deze afzetting voortdurend in beweging waardoor er regelmatig moet worden gebaggerd en ook de waterdiepte voortdurend moet worden gecontroleerd.

Tijdens WaterkAnt kan iedereen kennismaken met vier schepen die zorg dragen voor de toegankelijkheid van het havengebied.

Peilboot 1

Dit vaartuig is uitgerust met de modernste digitale meet- en data-apparatuur. Een soort sonar (Multibeam) tast de bodem af. De data worden opgeslagen en door de hydrografische dienst van het Havenbedrijf overgezet op zowel digitale als papieren kaarten. Deze reeksen cijfers geven de diepte onder de waterlijn aan. Deze gegevens worden gebruikt door de havenkapiteindienst om schepen hun ligplaats aan te wijzen, en door de baggeraars om de slibophopen weg te baggeren.

Peilboot 1 screent jaarlijks de bodem van de hele haven, zowel op rechter- als op linkeroever.

Peilboot 1 ligt in het Bonapartedok.

De Sinjoor 1

De technische benaming van dit baggerschip is een droom voor iedere Scrabblespeler: een slijtsleephopperzuiger. Dit schip combineert de capaciteiten van een peilboot met die van een varende stofzuiger. Via een opzuigstuk, een beweegbare buis, worden zand en slib opgezogen en in het ruim opgeslagen.

Dan vaart de Sinjoor 1 naar de onderwater opslagplaats in het Churchilldok. Het schip slijt open en de inhoud wordt nauwkeurig op de juiste plaats gestort.

Ondertussen bouwt het Havenbedrijf een hypermoderne slibontwateringsfaciliteit en een beschermde opslagplaats voor slibkoeken.

Sinjoor 1 ligt in het Willemdok, kant Oostendekaai.



De Condor

Dit markante vaartuig heeft een andere opdracht dan de vorige schepen en concentreert zich volledig op het wateroppervlak van de haven. De Condor schept al het drijfval op. Kisten, planken, flessen en andere drijvende rommel. De bemanning vergelijkt dit schip wel eens met een windwijzer, want het volgt de windrichting naar waar het drijfvuil wordt geblazen, een permanente opdracht. De Condor is in het hele havengebied actief.

De Condor kan worden bezocht in het Bonapartedok

Themis II

Het opleidingsschip Themis II is een volledig didactisch uitgebouwd binnenschip dat wordt ingezet voor de opleiding van binnenschippers door KTA Zwijndrecht / Cenflumarin. Het varen op de meest bevaren stromen, rivieren en kanalen, in de sluizen en havens wordt er gesimuleerd en dit volgens de internationale en plaatselijke scheepvaart reglementen.

MOS Themis II is in dienst sinds 10 oktober 2002. SKB/Antwerpen bouwde de kempenaar (55m op 7,20m) "Romata" (1965) om tot een volwaardig schoolschip. Het kreeg een nieuwe opbouw waaronder de woon en leefaccommodatie voor de cursisten schuilt. Het vlak (scheepsbodem) werd geheel vernieuwd en er kwamen waterdichte schotten.

Stuurhut, benedendek, woning, motoren, apparatuur, tanks ... alles werd gerenoveerd. Hierdoor kan het onder Belgische vlag varen, met een keurmerk van Bureau Veritas - classificatie I 3/3 (E) N12, als passagiers- en hotelschip in de MACH categorie.

Tijdens de opleidingsvaarten wordt de klassieke stuurstand bezet door de cursist en de tweede stuurstand door de lesgever. De elektronica zorgt ervoor dat bij iedere foutieve handeling de leraar onmiddellijk de éénmansbesturing kan overnemen. Zo kan een cursist al vroeg in zijn opleiding zonder risico leren manoeuvreren met de twee voortstuwingsmotoren en de boegschroef.

De Themis II kan worden bezocht aan kaai Verbindingsdok – oost



De haven Havenberoepen in de kijker.
in bedrijf!

Waagnatie 26 & 27 september 2009



De Kamper Kogge

De Kogge is het meest typische schip voor de Hanze. Het was de belangrijkste schakel in de opbloeiende internationale handel in Noord- en Oost Europa.

De Kogge was in vele opzichten een revolutie, het was het eerste schip dat werd geconcipeerd voor vrachtvervoer op zee. Men neemt aan dat het de karakteristieken heeft geleend van de Drakkar, of beter de Knar, die de Vikingen gebruikten. Het had stevens en een rechte kiel. In de loop van de tweehonderd jaar dat de Kogge populair was, zijn er diverse types gebouwd met uiteenlopende maten en laadcapaciteit. Bovendien evolueerde de Kogge van een open naar een overdekt schip dat met heuse voor- en achterkastelen kon worden verdedigd. De tuigage bestond uit een enkele mast. Het zeil kon met een ingenieus ontdebellingssysteem worden vergroot of verkleind, afhankelijk van de windkracht.

Deze schepen hadden een lengte van 15 tot 30 meter en konden over lange afstanden betrekkelijk grote ladingen over zee vervoeren. Honderden Koggen vaarden in de late middeleeuwen op de Noord- en Oostzee. De schippers, Ommelandvaarders, maakten vanuit de Lage Landen en onder primitieve omstandigheden de gevaarlijke tocht via Jutland naar de Oostzee.

De Kamper Kogge is een kopie van een schip uit de 14de eeuw, waarvan het wrak bij de drooglegging van de Flevopolder werd gevonden (IJsselmeer). De bouw van deze replica, gekoppeld aan een leer/werkproject voor werkloze jongeren, duurde van 1994 tot 1998.

De Kamper Kogge is niet alleen bijzonder maar heeft ook nog een andere relatie met WaterkAnt : het MAS staat immers op de grondvesten van het Hanzehuis (ook wel het Oosters huis genoemd). Dit was het kantoor annex opslagruimte van deze 'multinational' die zich hier in 1520 vestigde.

Tijdens de manifestatie kan het publiek een gratis rondleiding krijgen van de bemanning.

Afmetingen en eigenschappen Kamper Kogge:

Lengte over de stevens: 21,6 m.

Lengte van de romp: 19,6 m.

Grootste breedte: 7,56 m.

Holte, dek – vlak: 3,4 m.

Diepgang: 1,9 m.

Gewicht: 45 ton.

Waterverpl. incl. ballast: 70 ton.

Laadcapaciteit: 60 ton.

Zeiloppervlak maximaal: 140 m².

Vaarsnelheid: evenredig aan de windsnelheid in knopen.

Het kan 70 graden t.a.v de windrichting varen.

De Kamper Kogge ligt aan de Oostendekaai.

De stoomslepers Volharding I, de Maarten en de Dockyard V

De VOLHARDING I werd in 1929 gebouwd in opdracht van de Rederij en Sleepdienst P. van Loon te Vreeswijk bij werf De Hoop te Neder-Hardinxveld, Nederland.

Tussen 1930 en 1940 voer ze als Harmonie VI over Nederlands binnenwater. In 1951 werd ze aangekocht door de N.V. Vereenigde Onafhankelijke Sleepdienst (VOS) van Rotterdam. Ze werd verbouwd en kreeg de naam Volharding 1. Van 1953 tot 1955 was ze actief bij het dijkherstel in Zeeland, na de grote overstroming. Voor één gulden kon het Rotterdams maritiem museum Prins Hendrik haar vervolgens aankopen. In drie jaar werd ze gerestaureerd, sindsdien wordt ze door een vereniging van vrijwilligers onderhouden en vaart ze trots rond in de authentieke staat. Haar ligplaats is het Rotterdams Havenmuseum.

De MAARTEN werd in 1926 gebouwd bij de werf Van der Werf in Dest, Gelderland. De motor is een Triple expansiemachine type A gebouwd door I.A. Kreber in Vlaardingen. Het schip is 19,5 meter lang en 4,7 meter breed. Het oorspronkelijke vaargebied was de regio Rotterdam – Dordrecht - Antwerpen. Oorspronkelijk heette ze de Cor-Adri maar werd in 1943 omgedoopt tot de Holland. Van 1943 tot 1959 werd onder deze naam gevaren door de NV Sleepboot Juliana in Rotterdam en J. van Zwol in Amsterdam. Van 1959 tot 1965 voer het schip onder de naam de Luise. Het schip werd daarna verkocht aan een ijzerhandel .

In 1967 ging ze over in nieuwe handen als Ido III. In 1970 werd ze van de sloop gered en gerestaureerd. Sinds 1980 houdt de Stichting Stoomboot Maarten uit Leeuwarden het schip in de vaart. In het begin van de jaren negentig werd de stoomketel omgebouwd van kolen naar oliestook.

De DOCKYARD V maakte deel uit van een serie van 10 schepen mogelijk bestemd voor Rusland. In 1938 werd begonnen met de fabricage van de hoofdmachine voor de voortstuwing bij de Rotterdams Droogdok Maatschappij. Die zonk haar in 1942 af, zodat het niet in handen kwam van de bezetter. In 1946 werd het schip gelicht en in 1947 afgebouwd onder Lloyd's certificering.

Het waren de werkpaarden van deze werf. De Dockyards manoeuvreerden zeeschepen de droogdokken in. Of ze sleepten nieuw gebouwde vrachtschepen naar de afbouwkade.

In 1978 legde de werf de stoomslepers op. In 1980 werden de Dockyard V en IX overgenomen door het Maritiem Museum Prins Hendrik. In hetzelfde jaar begon de Vereniging Dockyard V met het onderhoud en het vaarklaar houden van het schip. Deze liefhebbers komen bijna allemaal uit de koopvaardij.

In 1997 werd het schip na een uitgebreide reparatiebeurt, waarbij o.a. alle asbest werd verwijderd, gecertificeerd door de Nederlandse Scheepvaartinspectie. Dit maakt rondvaarten mogelijk. De inkomsten gaan naar het in de vaart houden. De Dockyard V staat in de Nederlandse lijst van Varende Monumenten klasse A.

De stoomslepers liggen aan de Napoleonkaai – Willemdok

Rond- en platbodemschepen

Met haar grillige verloop en haar getijden is de Scheldedelta van oorspong een wirwar van eilanden, kreken, schorren en geulen, gemarkeerd door altijd verschuivende zandbanken. In de loop der tijden zijn op dit vaarwater unieke scheepstypes ontstaan voor de visvangst, het vervoer van post, vee en vracht en mensen. Om de winddruk in de zeilen te compenseren werden de schepen met ronde en platte bodems voorzien van zijwaarden. Die verhinderden dat de boten dwars over het water wegschoven, terwijl de redelijk brede vorm van de romp voor stabiliteit zorgde.

WaterkAnt brengt een aantal van deze unieke schepen samen, sommige meer dan honderd jaar oud. De Hengsten en Hoogaarzen zijn zeker merkwaardig. De vzw Tolerant werkt (Rupelmonde) aan de restauratie van deze aanvankelijk houten vissers- en mosselschepen. Zowel D'n Bruinen, de Tolerant als de Jan Corneel zijn van de partij om langs de 'blauwe steen' aan te meren zoals vanouds.

Daarnaast vindt een vloot van een dertigtal tot jacht omgebouwde rond- en platbodems hun aanlegplaats in het Willemdok. Klippers of tjalken (oude vrachtschepen voor de binnenwateren), lemmeraken, schouwen, schokkers of bollen (oud vissersschepen). Zelfs een poon, de Ouderhoek, met prachtige Jugendstil houtsculpturen is erbij.

De tot jacht omgebouwde schepen varen een hele zomer rond. Een praatje met de eigenaars leidt vast tot een bezoek aan boord en de ontdekking van een nautisch nomadenleven met alle comfort.

Op het laatste minuutje is ook de grootste reddingsboot van de RNLI (reddingsdienst Engeland) aangemeld. De houten William and Kate Johnston schip dateert uit 1923.

Traditionele jachten

De term 'yachting' onstond in de 16de eeuw. Intussen is deze vrijetijdsbesteding zowel technisch als qua beleving geëvolueerd. Een aantal pleziervaartuigen uit het interbellum, maar ook zogenaamde scherpe jachten van meer dan vijftig jaar oud, zijn varende getuigen van de stijgende populariteit.

Let vooral op de zogenaamde bakdekruisers, slanke motorboten met een strak, langgerekt voordek, waaronder heel wat woon- en leefaccommodatie schuilt. Daarnaast komen er ook enkele 'old gaffers', zeiljachten met een zogenaamde gaffeltuigage (trapeziumvormig grootzeil).

Tall Ships -however small- voor de The Tall Ships Races 2010 / Antwerpen

In 2010 komen 'The Tall Ships Races' naar Antwerpen. Deze vloot van zeilende school- en opleidingschepen is uniek in de wereld en bestaat, naast de zeilende drie en viermasters, uit heel wat authentieke loggers, kotters of schoeners, zoals de Rupel die ook op WaterkAnt aanwezig is. De Antwerp Flyer is dan weer een maxi-jacht van de moderne stijl.

2.2 Deelnemende schepen - klassiek

Onder Belgische vlag nemen ook een aantal moderne jachten deel, waarvan er enkele 'open ship' houden op WaterkAnt. Je krijgt er ook alle informatie over het traineeschap, bemanning tussen 15 en 25 jaar met zeebenen en een aangeboren talent om in team te werken op zee. Onze 'The Tall Ships Races'-deelnemers zijn voortdurend op zoek naar trainees, kandidaten kunnen kennismaken met de schepen en met de bemanningen die de voorgaande races hebben meegevoerd.

Antwerpse trots

De volledig gerestaureerde schooltjalk De Gerlache zal in volle glorie te bewonderen zijn. De net geen honderd jaar oude tjalk (een voormalig zeilend platbodemschip) werd opgeknapt na een intensief leven als rondvaartschip voor de schooljeugd.

Ook de Herwig, een zeilkruiser is erbij. Met dit houten overnaadse jachtje hebben duizenden jongeren onder de wimpel van SODIPA leren zeilen. De begeesterde Edmond Focketyl wilde zijn cursisten met dit jachtje laten schrijven over het water. Hij zeilde dan ook zonder motor de jachthaven in en uit

De stalen tweemaster Williwaw van het Scheepvaartmuseum is eveneens opgeknapt en neemt met een aantal jongeren deel aan 'The Tall Ships Races'. Het is het legendarische schip waarmee Willy de Roos zowel naar de Noord- als de Zuidpool voer en dat als enige de Beringstraat zeilde.

Heel apart - onder 5,5 meter, dus klein maar fijn - is de Scheldejol Pagadder. Dit boottype werd in Antwerpen bedacht als all round les- en wedstrijdboot, waarmee je zowel kan zeilen als roeien. Tussen de twee wereldoorlogen zijn er een vijftigtal van gebouwd.

Rond en platbodemschepen, klassieke jachten, jollen liggen in het Willemdok



Bezoek aan - en meevaren met de schepen

De meeste deelnemende schepen zijn gratis toegankelijk voor het publiek

Klassieke schepen, Willemdok: via een loopbrug kunnen een beperkt aantal bezoekers op het ponton van Jachthaven Antwerpen Willemdok om de schatkamer aan rond- en platbodems, jollen en vletten, klassieke scherpe jachten en old gaffers van dichtbij te bekijken. Alleen met toestemming van de schippers of bemanning is ook bezoek aan boord mogelijk.

Stoomsleepboten, Willemdok - Napoleonkaai: het publiek kan meevaren met de Dockyard V, de Maarten en de Volharding. Ligplaats aan de Napoleonkaai, noordkant van het Willemdok.

Tickets 7€ - kassa bij het infopunt, midden Napoleonkaai.

Kamper Kogge, Willemdok - Oostendekaai: de kopie van dit middeleeuwse vrachtschip is open voor publiek. De bemanning, helemaal in de scheepskledij van toen, vertelt graag en met verve over het leven van de scheepslui in die tijd.

Peilboot 1, Bonapartedok: dit varende 'meetinstrument' van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen kan worden bezocht. De bemanning geeft uitleg over de werking en waarom peilingen belangrijk zijn.

Veerpont Londenbrug – Kaai 63 infopunt nieuw Havenhuis

Tussen de Londenbrug en Kaai 63, dus over de hele lengte van het Kattendijkdok, worden twee veerboten ingelegd. Een daarvan is de Anna – De Zaatman, een antieke overzet van de Bovenschelde die met veel zorg is gerestaureerd door de vzw Tolerant (Rupelmonde). De tweede is de Brabo 13, een authentieke touwboot waarmee ooit de zware trossen van de vrachtschepen naar de bolders op de kaai werden vervoerd voor het aanmeren van de zeereuzen.

Een ticket heen en weer naar het infopunt van het nieuwe Havenhuis kost € 4.

WaterkAnt deint op de notenbalk

Sakura brengt de 'shwung' van de folk met een licht gezouten toets en treedt zaterdagmiddag en -avond op aan de Napoleonkaai. De groep is geen onbekende op de Boombal festivals.

De Gentse Studentenfanfare zet zondag de boel op stelten met populaire deuntjes en meezingers.

Nouvelle Flibuste brengt een mobiel spektakel met trommels, trompetten, saxen, trombones

en dansers, ... gebaseerd op de Caribische traditie en geïnspireerd op de Haitiaanse Vaccines en op de Mutwanga: ritmische muziek verwant aan de Cubaanse conga. Ze lijken op onvervalste boekaniers, tot je merkt dat het om kunststofverpakking gaat.

Dat Kaapverdiërs van jetje kunnen geven, is al langer geweten. Maar speciaal voor WaterkAnt halen ze hun schip uit de loods en laten ze zich omringen door ritmische dansers en altijd vrolijke muzikanten.

En dan zijn er nog de verrassingsacts van Shantie groepen die her en der langs de kaairand opduiken en een reeks hijs-, hieuw- en pomplieren brengen die vroeger gezongen werden om het labeur aan touwen en ankerkettingen op tempo te brengen.

Trekken aan die riemen!

Roei mee in de zevende Konincklijke Roeiregatta van WaterkAnt

Teams van 6 personen (5 roeiers + 1 stuurman/vrouw) komen tegen elkaar uit in identieke walvissloepen van om en bij de 9 meter. Men roeit over een lusvormig parcours van +/- 450 meter. Ieder team komt meerdere keren op het water. Een professionele begeleiding zorgt voor de veiligheid, haarscherpe starttijden en een nauwkeurige tijdopname bij de finish. De beste opgetelde tijd wijst de winnaar aan, maar er zijn ook prijzen voor de teamkleding, de meest muzikale supporters enz.

In de tent op de Napoleonkaai zijn drankjes en hapjes verkrijgbaar.

Op zaterdag kunnen Opsinjoren-teams van buurtcomités deelnemen, maar ook groepjes vrienden, families, cafékennissen of collega's.

Op zondag kan de rest van de wereld deelnemen.

Prijzuitreiking Opsinjoren Cup op zaterdag 26 september om 17 uur in de WaterkAnt tent. Op zondag 27 september worden de prijzen uitgereikt om 17 uur.

Inschrijven kan nog tot 15 september via de website www.waterkant09.be

Kosten: € 18 per ploeg (€ 3 per roeier!)

Konincklijke Roeiregatta – Willemdok

Bereikbaarheid - Parking – De Lijn

Rond Het Eilandje zijn verschillende betaalparkings of parkeermogelijkheden, maar wegens grote drukte is het aan te raden gebruik te maken van het openbaar vervoer van De Lijn. De zone rond Willem-, Bonaparte- en Verbindingsdok + Rijnkaai wordt autovrij gemaakt.

Een heen- en terugbiljet WaterkAnt'09 kost 1,60 euro vanuit de ganse entiteit Antwerpen.

Het Eilandje is gemakkelijk bereikbaar met de lijnen 1 – 9 – 13 – 17 – 31 – 501 – 502 – 503 en 508.

Bussen en trams stoppen op volgende plaatsen

Rijnkaai:

1, 9, 13, 50, 291, 501, 502

Noorderplaats (stad inrijdend):

1, 13, 19, 28, 31, 35, 37, 600, 601, 605, 640, 660, 610, 620, 621, 629,
641, 642, 643, 650, 661, 670,

Noorderplaats (stad uitrijdend):

19, 28, 31, 35, 37, 123, 600, 601, 605, 610, 620, 621, 629, 640, 641, 642, 643,
650, 660, 661, 670, 720, 730, 760, 761, 770, 771, 772, 775, 776

Sint Pietersvliet:

9, 4, 7

Cadixstraat:

501, 502

Bezoek de website www.delijn.be om je weg op voorhand uit te stippelen en de dienstregelingen te raadplegen.

Thepubagency

Verlatstraat 29
2000 Antwerpen
T. +32 (0)3 237 37 00
info@thepubagency.be
www.thepubagency.be

Ship to Shore

Langstraat 44
2140 Antwerpen
T: 03 232 37 19
info@shiptoshore.be
www.shiptoshore.be

Perscontact: Ship to Shore // Pit de Jonge: 0475 90 25 24

Meer over WaterkAnt 09: www.waterkant09.be

Hi Res foto's: <http://www.pixagogo.be/0728224324>

Hi Res foto's WaterkAnt 09 : <http://www.pixagogo.be/7616784122>

Hi Res downloaden:

1. *Klik op gewenste foto*
2. *Klik linksboven op 'origineel'*
3. *Foto vergroot tot buiten rand beeldscherp*
4. *Klik op foto en kopieer*