

Den Trekker

The Belgian Oldtimer Caravan Club-vzw

LENTEKRIEBELS

voorjaarseditie





Voorzitter
Patrick Pelckmans
Tel.: +32 (0)3 60 52 301 (18.00 tot 21.00 uur)
M: +32 (0)485 78 14 55
E: Voorzitter@BOCC.be



Ondervoorzitter
Yvan Marchand
T: +32 50 38 99 61
M: +32
E: Ondervoorzitter@BOCC.be



Secretariaat/penningmeester
Heidi van Belle
Tel.: +32 (0) 476 84 95 82
E: Secretariaat@BOCC.be



Prospectie campings
Regio's: Antw./Limb./Ard.
Valère Volders
Tel.: +32 (0) 495 25 38 32
E: prospectie-ALA@BOCC.be



Prospectie campings
Regio's: West-Vla/Oost-Vla/Brabant
Gino Desmet
Tel.: +32 (0) 477 59 37 29
E: prospectie-WVOVB@BOCC.be



www.bocc.be



Contacten buitenland
Twan Vinders
Tel.: +31 (0) 433 64 30 00
Tel.: +31 (0) 622 84 47 98
E: international@BOCC.be



Boetiek en Clubartikelen
Goedele Jacob
Tel.: +32 (0) 472 79 37 22
E: Boetiek@BOCC.be



Redactie/opmaak clubblad
Leon Janssen
Tel.: +31 (0) 464 51 63 23
E: redactie@bocc.be
E: clubblad@bocc.be



Redactie/opmaak clubblad
Kascontrole
Wilma Lueb
Tel.: +32 (0)11 71 78 99
E: Clubblad@BOCC.be
E: redactie@bocc.be



Database onderdelen/redactie
Francis Hendrickx
Tel.: +32 (0)473 62 97 82
E: odb@bocc.be



Clubfotograaf
Karl Zijlstra
Tel.: +31 (0)416 54 33 04
E: kahazet@home.nl



Hulp-clubfotograaf
Sven Vancanneyt
Tel.: +32 (0) 476 31 60 55
E: Club-foto@bocc.be



Hulp-clubfotograaf
Mario de Bruyne
Tel.: +32 (0) 478 45 55 49
E: mario.debruyne@skynet.be



Webmaster
Matt Hendriks
Tel.: +31 (0)76 50 38 049
E: Webmaster@BOCC.be



Lief en Leed van "tante Vit".
Yvette Calenaere
Berkenhagestraat 86
B-8210 Zedelgem
Tel.: +32 (0)50 20 85 49
E: bobenvit@telenet.be



Evenementen Coördinatie BOCC
Dennis Van Den Langenbergh
Evenementen Coördinatie BOCC
T: +32 14 70 82 95
M: +32 496 20 54 72
E: Evenementen@BOCC.be



Kascontrole
Jean Marie Coenegrachts
Tel.: +32 (0) 477 76 49 40
E: jm.coenegrachts@telenet.be



E.H.B.O. bij Treffens
Klaus Kadereit
Tel.: +32 (0) 12 26 19 46
Tel.: +32 (0)476 31 60 55
E: klaus.kadereit@telenet.be

Coverfoto:

The Starlite Classic Campground



	<u>Pagina</u>
Cover	1
Bestuur en medewerkers	2
Inhoud/ voorwoord van de voorzitter	3
Voorwoord Secretariaat/ De Blauberg	4
Agenda Treffens 2014	5
Uitnodiging zomertreffen "Poldervallei"	6
Lief en Leed van tante Vit	7
De BOCC is een VZW	8
Hobby's van onze leden	10
De toerkaravaan	12
De stroomlijn van de (engelse) caravan in de jaren '30	13
Ergens ...	16
Den Trekker mailbox	17
Verslag Roeselare	18
La voie verte	19
Postkaart	23
Clubboetiek en colofon	24

Voorwoord van de voorzitter



Anno 2014 is de BOCC meer present dan ooit. Buiten het kamperen, Den trekker, en de Roeselaarse beurs, heeft FACE BOOK nu definitief haar plaats ingenomen binnen onze club.

Ook betekent 2014 een mijlpaal voor de BOCC. Het vzw- statuut biedt de BOCC een stevigere structuur en veiligheid naar haar voortbestaan toe. Ik denk, dat dit in combinatie met onze vakbekwame oudere leden die weten wat organiseren is, en een groot potentieel jonge leden met beginnend organisatietalent, de BOCC zo sterk staat voor de verdere toekomst.

Ook in 2014 wil de BOCC een open oldtimerclub zijn, die, de verschillende regio's, rangen en standen, of het nu Frans, Nederlands of Duits is, allemaal wil samenbrengen in een vorm van wederzijds respect. Kortom: We staan weer aan het begin van een fantastische ervaring, voor iedereen.

2014 Betekent ook voor mij: de Suleica... maar later daarover meer in een latere editie van den Trekker.

Bij mijn bezoek aan de beurs in Roeselare kon ik vaststellen dat de leden uit alle windstreken alvast de goede toon gezet hebben voor 2014, doch door een vergetelheid van mijn kant was er een "grote afwezigheid"; meer daarover volgt later ..



Veel leesplezier,

Patrick





Beste leden,

Hartelijk dank voor het vernieuwen van jullie lidmaatschap; de lidkaart vinden jullie terug in deze Trekker.

Zoals ieder jaar gaan we opnieuw kennis kunnen maken met een aantal nieuwe leden. Niet alleen hebben we er nieuwe leden bij, een aantal van onze leden hebben ook al aan de toekomst van de club gedacht.... zie 'Lief en Leed' wie de trotste ouders zijn geworden van een klein 'Boccerke'.

Ik kijk er alvast naar uit om jullie terug te zien in Bree. Hopelijk brengt de paashaas eieren en brengen de paasklokken een aangenaam lentezonnetje.

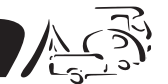
Tot binnenkort !

Heidi

Secretariaat BOCC



E.C.C.R. 2014: The B-Team en de "Blauberg"



Hoi Cinne en BOCC mannen,
Alvast een bedankje aan Cinne voor de vele steun die zij heeft gegeven aan Francis, Lucien en Valere, die ver weg van vrouw en haard aan het zware Blauberg-restauratie project in putje winter werkten. Dat Cinne "De Blauberg Caravan" persoonlijk wilde inhuldigen was helemaal de kroon op het restauratie werk, dus ook een bedankje daarvoor.

En alvast een verontschuldiging van mijn kant moest er teveel stof, vuil, nagels of vijzen uit de werkpakken van BOCC mannen op de vloer van het Stamineeke terecht gekomen zijn.

Ik plan dan ook een "werkbezoekje" in.

met vriendelijke groeten,
Patrick Pelckmans | voorzitter



Aan de ECCR werkgroep.

Beste leden, de Blauberg caravan is klaar en het is nu tijd om hem voor te stellen.

Dit zal gebeuren in het werkhuis gelegen op Steenweg op Papenbroek 42, 3290 Diest. (Bruine deur met witte strepen naast gele poort)

De werkhuis kachel zal op 16 maart 2014 branden vanaf 14.00u ..

Deze voorstelling zal begeleid worden met een hapje en een drankje.

Eventuele commentaren en opmerkingen ivm de caravan zullen ten zeerste geapprecieerd worden.

De dag kan eventueel afgesloten worden met een herhaling van de proefrit (vooral daar waar de caravan bleef stille staan)

Gelieve uw aanwezigheid kenbaar te maken zodat wij weten hoeveel stoelen we moeten klaarzetten.

Met vriendelijke groet,

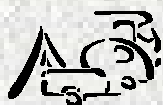




28, 29, en 30 maart (Tussendoortje)

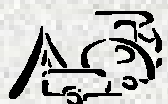
Leiestarrally

Locatie: Kerkdreef (Sportcomplex) 23, B-8791 BEVEREN-LEIE (Gem. Waregem)
 Organisatie: VKT-Leiegalm, Yvan Marchand, Info: In de vorige Trekker



18,19,20 en 21 april: BOCC- OPENINGSTREFFEN *PASEN*

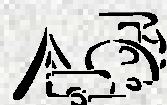
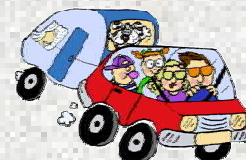
Recreatieoord Kempenheuvel, Heuvelstraat 8, B-3960 BREE
 Jean Marie Coenegrachts, BOCC. Info: In de vorige Trekker



29 mei t/m 1 juni: E.C.C.R. (European Classic Caravan Rally)

Locatie: Vakantiepark Goolderheide, Bosstraat 1,
 B-3950 BOCHOLT

Organisatie: B.O.C.C. (Belgian Oldtimer Caravan Club-vzw)
 Info: In de vorige Trekker



27,28 en 29 juni: BOCC-ZOMERTREFFEN

Locatie: Camping Poldervallei, Westendelaan 178, B-8434 WESTENDE
 Organisatie: BOCC, Benny en Tessa, Gino Desmet en Rina van Massenhove (Prospectie)
 Info: In deze editie van Den Trekker



16 en 17 augustus (Tussendoortje)

Fly-in Schaffen

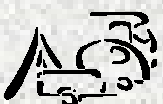
Locatie: Vliegveld Schaffen, Diest
 Organisatie: DIEST-AERO CLUB Info: In een latere editie van Den Trekker



22, 23 en 24 augustus (Tussendoortje)

Camping Knuffel

Locatie: Emelgem Speelplein 1200, Reperstraat 36, B-8870 EMELGEM
 Organisatie: KWB-Emelgem, Informatie: Yvan Marchand. Info: In een latere editie van Den Trekker



12, 13 en 14 september: BOCC-NAJAARTREFFEN

Locatie: Camping Ypra, Pingelaarstraat 2, B-8956 KEMMEL
 Organisatie: Kristof De Grande en Filip van Caenegem, BOCC.
 Info: In een latere editie van Den Trekker

2014

maart

m	d	w	d	v	z	z
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

april

m	d	w	d	v	z	z
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

mei

m	d	w	d	v	z	z
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

juni

m	d	w	d	v	z	z
					1	
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

juli

m	d	w	d	v	z	z
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

augustus

m	d	w	d	v	z	z
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

september

m	d	w	d	v	z	z
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

oktober

m	d	w	d	v	z	z
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

november

m	d	w	d	v	z	z
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

december

m	d	w	d	v	z	z
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				



**Plaats: Camping "Poldervallei",
Westendelaan 178, B-8434 WESTENDE
(Middelkerke).**

• Electriciteit: 6 Amp (1380 Watt) •

• T: +32 (0)59 30 17 71

• F: +32 (0)59 30 48 62

GPS : N 51° 10' 0" E 2° 46' 57"

W: [www.campingpoldervallei](http://www.campingpoldervallei.be)

Aard: BOCC vzw • Zomertreffen •

**Organisatie: Benny Lanssen & Tessa
Knockaert;
Gino Desmet & Rina van
Massenhove (prospectie);
BOCC vzw
Belgian Oldtimer Caravan
Club**

Aanmelding:

E: BOCC vzw Inschrijfformulier

M: +32 496 20 54 72

**Dennis Van Den Langenbergh
Evenementen coördinator BOCC vzw**

27-28-29 juni 2014,

**Voor al zeker 30 caravanne-
tjes, er is echter wel plaats
voor minstens 44 eenheden.**

**Toiletten vlakbij, douches iets
verder gelegen;**

**Het basistarief is op 16 euro
vastgesteld;**

**honden gratis; (aangelijnd)
vroeg vogels of late blijvers
aan hetzelfde tarief;**

douche-munten aan 1 euro.

Benny en Tessa &

Gino en Rina

Foto achtergrond: Karl Zijlstra



Beterschap gewenst !!!!!

Bij onze clubmoeder Yvette Deceuninck, gaat het nu beter, maar stappen gaat moeilijk en heeft nog altijd last van haar rug. Bob en Vit zijn er op bezoek geweest, zij was blij verrast en we deden haar de groetjes van de ganse BOCC.



Voor onze Fernand Vansteenbeek uit Leuven is het nog altijd DDB (dapper doorbijten) maar je moet er doorheen. Wij weten, het is een moeilijke periode Fernand, maar je moet er doorheen. Na de chemo moet het beter gaan. Kijk maar naar Leon Janssen, hoe ziek hij ook was en hoe goed hij nu is. Bij Gerda gaat het ook wat minder, de moed niet verliezen Gerda!



Ook Pol Lefebvre uit Schaffen, die wij zagen op " Het Echappementje " in Roeselare heeft een moeilijke periode achter de rug. Hij had een eerste maal een heelkundige ingreep en voor een tweede keer eind februari begin maart. Pol, we wensen je veel sterkte toe. Misschien zijn er nog campingvrienden waar het niet goed bij gaat, laat het maar weten.



Veel geluk !!!!!

Nu beter nieuws. Bij Vanessa en Sven Vancanneyt (de boomstamgooier uit



Foto: Papa Sven

Lichtervelde) is een zoon geboren en kreeg de naam Quinten. Wij wensen de kleine een goede gezondheid. Zijn peter is ons medelid Aron Lingier. Als de doopvonte smet, dan krijgen wij in de club nog een dosis droge pret. Krijgt Quinten

de genen van zijn vader mee, dan vliegen de bomen op de camping in het rond. Hartelijk proficiat aan de ouders.



In de wandelgangen opgevangen, maar we mogen het niet verder zeggen. Benny Lanssens uit Middelkerke,

heeft zijn knie ernstig bezeerd, maar toch Tessa Knockaert ten huwelijk gevraagd. Blijkbaar zou de trouwdatum 5 Juni zijn. Als dat geen goed nieuws is, dan hebben we terug een reden om te feesten ????????

Tante Vit

Eindelijk is het dan zo ver. De BOCC is een VZW geworden. En wat betekent dat nu voor ons als leden? Niets eigenlijk! VZW betekent 'Vereniging Zonder Winstoogmerk', dus er mag geen geld verdiend worden. Maar dat was al vanaf het begin niet de bedoeling. Nee, het heeft andere bedoelingen: Oorzaak van deze gewijzigde rechtsorde was een artikel in een Gentse krant over een brand in een hangar in Aalst. In deze gehuurde hangar lagen de attributen opgeslagen van een lokale carnavalsclub. Hoe de brand precies was ontstaan zal wel degelijk uitgezocht zijn, Het slot van dit liedje betekende dat de betreffende club, die maar uit een dertigtal personen bestaat, juridisch moest opdraaien voor alle opgelopen schade en de gemaakte extra onderzoekskosten. En dat loog er niet om! Maar liefst anderhalf miljoen euro moet er opgehoest worden door de dertig leden van die club. Enfin, leden van ons bestuur lazzen deze verwickelingen ook en begonnen het enigszins warm te krijgen. Informatie over het hoe, wat en waarom van een VZW, werd ingewonnen en een eerste daadwerkelijke aanzet tot deze rechtsvorm werd er enige maanden geleden gedaan.

De eerste informatie tot een wijziging van de club in een VZW was al ontstaan kort nadat het nieuwe bestuur was geïnstalleerd. Doch er werd tevens gekeken in de richting van optimaal verzekeren, daar een wijziging in VZW een flinke kostenpost in zou houden. Hoger verzekeren bood echter veel minder zekerheid naar het bestuur toe en zelfs de leden zouden niet ongeschonden blijven in geval van een calamiteit. En deze kostenpost zou ook niet zoveel schelen met de verandering van rechtsvorm. Dus werd er uiteindelijk toch weer gefocust op een VZW statuut. Er gingen weer een paar maanden voorbij en het kreeg weer meer aandacht nadat Yvan Marchand het idee opnieuw had aangedragen bij zijn eerste optreden in het bestuur. Toen werd dan echt de beslissing genomen om over te gaan tot het wijzigen in een VZW,



Nadat alle papieren zorgvuldig waren samengesteld kon er tot daden worden overgegaan. Men moest, naast het vijf koppige bestuur, zoeken naar vijf extra leden om een tienkoppig stichtingsbestuur te kunnen samenstellen. Dus naast het huidige bestuur een vijftal stichtende leden recrutereren. En die vind je natuurlijk onder de leden van het eerste uur!

En dan maar statutestukken opstellen en ondertekenen! Dat wil zeggen, elk van de tien stichtende leden moest zijn of haar paraaf of handtekening zetten onder elk van de tien formulieren. Kort geteld waren dat honderd handtekeningen! De statuten waren uitgezocht en opgesteld door Anneleen Maesen, vrouw van de voorzitter en als consultancy accountant goed op de hoogte in deze materie.

Het oude bestuur vertrouwde ons bij monde van Bob Desmedt toe, dat er vanaf het allereerste begin al werd gedacht over een VZW, maar door geldgebrek het er nooit van gekomen was. Het was dan ook Bob die deze rechtsvorm van de vereniging toejuichte en meteen te kennen gaf zitting te willen nemen in het stichtingsbestuur. Naast het huidige bestuur zijn de andere stichtende leden dus Bob Desmedt, Wilfrid Francois, Francis Hendrickx, Koen Callens en Peter van den Hemel.





Anders dan in andere landen, waar er vaak een notariële akte aan te pas moet komen hoeft er in België geen officiële persoon in de vorm van een notaris bij de oprichting van een stichting te zijn. Het houdt slechts in, een aantal van de juiste formulieren op internet downloaden, deze aanpassen en een aantal stichtingsleden bij elkaar zien te krijgen. Dan een raad van bestuur samenstellen; het huidige bestuur dus.

Zoals gezegd verandert voor ons als BOCC-leden niets merkbaars. Het enige wat je niet kan doen is (het bestuur van) de club aansprakelijk stellen voor een of andere schade. Maar dat is bij ons weten nog nooit voorgekomen.

Enfin, de BOCC is dus nu een VZW. Dat werd bescheiden, doch toch ook wel een beetje feestelijk gevierd. Na de ondertekening van alle akten ten huize van de huidige voorzitter die voor deze gelegenheid zijn garage van caravans had ontdaan!. Na enkele drankjes kwam er nog als extra een hapje ter tafel en werd schrijver dezes er van verzekerd dat dit niet uit de verhoging van het lidgeld gefinancierd was.



Hobby's van onze leden

In de rubriek over de hobby's van onze leden zijn we deze keer in Leuven aanbeland. En menigeen weet dan meteen over wie we het dan hebben, want hij verloochent zijn stad beslist niet met het stadswapen op de dissel-bak van zijn Constructam. We hebben het over Fernand Vansteenbeeck.

Voor een artikel over hem konden we een tijdschrift over zijn hobby raadplegen en voor meer informatie werden we zeer bereidwillig geholpen door de redactie van dat blad; de 'Hippo Campus'. Nu lijkt het of we het over nijlpaarden en studenten gaan hebben, maar het enige vergelijk dat gemaakt kan worden, is dat nijlpaarden (hippo's) meest in het water leven.

Fernand is wereldberoemd in een wijde kring rond de driehoek Leuven, Mechelen en Kessel-Lo." Zo begint het artikel in de Hippo-Campus. En meteen daar achteraan "maar teven in gans duikend België!" En nu weten we meteen waarover we het gaan hebben! Fernand maakte kennis met de duiksport in 1958. Hij was van beroep brandweerman toen een vriend zijn dure wagen in een sloot reed. "In die tijd zat er niets anders op dan met haken te dreggen" verteld Fernand. "En die vriend maar jammeren over zijn dure wagen dat hij nog meer schade zou oplopen door al die haken!". Fernand die een geoevend zwemmer was, kreeg toen van de commandant de toestemming om in het water te duiken en een touw aan de auto vast te maken. Zijn enige duikuitrusting van dat moment was zijn onderbroek!

Een tijdje later werd in de kazerne een film getoond over duiken in de Oosterschelde; Dat is voor de Belgische duiksport een waar paradijs, relatief dicht bij huis. "Ik was meteen overrompeld, dat moest ik ook meemaken" zegt Fernand en nam contact op met de dichtsbijzijnde duikclub, en dat was Neptune in Mechelen.



Daar bleef Fernand totdat er in Kessel-Lo een zwembad kwam. Daar stichtte hij met andere duikvrienden de club Duklo (Duiksportvrienden Kessel-Lo). "Vóór ik me in 1961 bij Neptune aansloot, had de brandweercommandant mij (als enige duiker van het korps) een duikpak laten aanmeten. Ik had dus mijn uitrusting nog voor ik bij de club kwam. Bij de brandweer hadden ze een Dräger-



apparaat omgebouwd waarmee ik mocht duiken". Voor zichzelf huurde Fernand flessen want een duikfles kostte bijna een half maandloon en dat zou een hele hap uit het huishoudelijk busget zijn. Dat betekende dan bijvoorbeeld dat wanneer er in het Zilvermeer bij Mol gedoken werd, hij eerst naar Mechelen moest om een fles op te halen en vervolgens naar Brussel om ze te laten vullen. En 's maandags moest hij dan weer met diezelfde fles op de training in Mechelen zijn, dus weer eerst naar

Brussel om ze opnieuw te laten vullen en weer terug.....

In zijn duikcarrière behaalde Fernand twee brevetten. Het eerste in 1963 dat als 'Brevet inférieure' werd betiteld. Daarna doorliep Fernand een heel aantal examens totdat hij in 1969 de titel 'Nationaal Monitor' behaalde. In de periode daarna was hij vaak jurylid waarbij hij de menselijke kant van de soms strenge examens probeerde te tonen door met een kwinkslag ten tonele te verschijnen. Zo kwam hij eens als Amerikaanse toerist, compleet met bermudashort, petje en zonnebril voor de examenkandidaten staan. En één keer als schotse doedelzakspeler. "Lol maken mocht" zegt Fernand, "maar het was en bleef toch een examen".

De plaatsen waar Fernand in België gedoken heeft zijn bijna ontelbaar "noem maar een een 'put' waar ik niet gedoken heb" zegt hij tegen de vakjournalist. "En dan die prachtige Oosterschelde waaraan ik schitterende herinneringen koester: Je moet weten dat we twee à drie maanden per jaar met onze caravan in Renesse op Schouwen-Duiveland stonden, omringd

door een groot aantal leden van onze club. En dan is er de Middellandse waar we elk jaar naar Estartit in Spanje gingen".

Verder dook Fernand in Mexico, Jordanië, Kenia, op het eiland Bali, enz. Maar een fantastische reis naar de Maladiven is hem het meest bijgebleven zegt Fernand. Hij was daar samen met enkele vrienden van Duklo, de club uit Kessel-Lo. Bestuurlijk heeft Fernand het voorzitterschap van diverse commissies en stichtingen vervuld. Bij de stichting



Duklo waar hij pas in 1996 de hamer doorgaf aan een jongere kandidaat, had hij er voor gezorgd dat de club het zwembad gratis ter beschikking gesteld kreeg en dat de flesvullingen door de brandweer verzorgd werden. In Leuven wordt iedereen met zijn geboortejaar geconfronteerd! Dat is een typisch Leuvens gebruik en uniek in de wereld. Het gaat terug tot 1890. Alle mannen van eenzelfde geboortejaar verenigen zich in een vriendenkring. En elke jaarclub heeft dan zijn eigen vlag. "Die van ons hangt trouwens bij mij in de garage" zegt Fernand.. "Oorspronkelijk was het enkel een voorbereiding om zijn vijftigste verjaardag te vieren. Maar tegenwoordig organiseren we jaarlijks allerlei evenementen, shows en stoeten. In 1981 zijn we met die club zelfs naar Amerika geweest om er op te treden. En in 1997 werd ik verkozen als 'man van het jaar' van de stad Leuven". En dat alles in het sappige 'Leives'?. "Ja, onlangs waren we nog op de televisie toen we een mis in het 'Leives' zongen. In de kerk zat een enthousiaste (alhoewel geen katholieke) burgemeester, Louis Tobback, op de eerste rij". Fernand zegt in het interview dat het

geworden. En Danny en kleinzoon Nico zijn nog steeds actief in de duiksport. Na vijftig jaar duiksport waarvan veertig als instructeur, vindt hij het spijtig dat hij niet meer mag duiken. Zelden gaat hij nog naar de clubleden kijken want het is pijnlijk als hij ze onder water ziet gaan en hij op de kant moet blijven. Maar op andere vlakken is hij wel nog actief. Zo ook in onze BOCC waarvan hij al vroeg een gewaardeerd lid is en regelmatig op onze treffens aanwezig is. Met zijn destijds nieuw aangeschafte Constructam ging hij tot vorig jaar nog elke zomer voor enkele maanden naar het zonnige Spanje om daar van een welverdiende rust te genieten met zijn Joske.



*Interview; Luc Beets en Wim van Doeselaer.
Bewerking; Leon Janssen*



duiken zijn leven totaal veranderd heeft. Door de duiksport had hij zijn baan als brandweerman opgegeven en was in de verkoop terecht gekomen. Dankzij de duiksport heeft hij veel vrienden leren kennen over heel de wereld. Ook is het duiken een familiesport geworden: Dochter Greta dook regelmatig samen met hem; zijn zoon Johan evenals schoonzoon Danny zijn instructeur





HERENTALS - De tourkaravaan trok langzaam richting Parijs met in haar spoor de drie VW-busjes en caravans van kroegbaas Jo Helsen van café 'Welkom in Noorderwijk'. Eerder kwamen onder meer minister-president Kris Peeters en dokter Toon Claes een Stella en Duvel drinken aan het rijdend café.

'Het principe was onveranderd gebleven', legt Jo uit. Hij volgde voor het vijfde opeenvolgende jaar de Ronde van Frankrijk met zijn rijdend café. 'We zochten met onze karavaan een plaatsje langs het parcours van de Tour op zo'n 30 kilometer van de aankomst. Via s.m.s. en Facebook maakten we onze standplaats bekend. Wielerfans konden dan bij ons een pintje komen drinken. In de vlakke ritten lukte dat aardig, in het gebergte was het wat moeilijker om nog plaats te vinden en moesten er soms keuzes gemaakt worden. Op een 'Zaterdag stonden we bovenop de Côte de Lozanne. We waren nog aan het uitpakken toen een *gendarme* stopte, wellicht met de intentie om ons weg te jagen. Ik kon de man mijn Franse leurkaart tonen en toen was het in orde.

Na de doortocht van de renners volgden de klanten de rit verder op het scherm. 'Heel veel power ging er niet meer van uit, maar toen Jan Bakelants in de laatste meters nog even op kop kwam, hebben we toch nog allemaal geroepen', geeft Jo toe. Team Jo bestond deze editie uit acht leden, met vrijwel allemaal een boon voor Jurgen Van den Broeck.

Voor de top-etappe van de zondag begonnen de voorbereidingen al vroeg. 'Een plek op de Mont Ventoux mag je vergeten als je geen dagen op voorhand gaat', weet Jo. 'We hadden een voorwacht uitgestuurd, maar het bleef afwachten of die voldoende plaats kon vrijhouden voor de busjes, de caravans en de materiaalwagens. Uiteindelijk stonden we op de D19 tussen Malaucène en Bédoin, acht kilometer na Malaucène. We kregen daar het bezoek van minister-president Kris Peeters en dokter Toon Claes (de arts van Van den Broeck) die er een Stella en een Duveltje kwamen drinken.'

De Alpen zijn hoogdagen voor het rijdend café omdat er veel Belgen langs de kant staan. 'De eerste dag op Corsica, waarheen we maar met één busje de oversteek hadden gemaakt, verkochten we amper drie pinten. Op andere plaatsen begonnen ze ons al te kennen', zegt Jo 'En dat gold ook voor de andere volgers, bijvoorbeeld in de publiciteitskaravaan. Je kon dan ook niet naast de busjes, de vlaggen en de etalagepoppen kijken die de groep mee had. Soms vertraagden de reclamewagens en kon er zelfs een snelle knuffel af. Het was een heel klein beetje het God in Frankrijk gevoel', besluit Jo.



De stroomlijning van de (engelse) caravans in de jaren '30



In de late jaren '20 volgen de caravanbouw twee stromingen: aan de ene kant waren het de traditionele vierkante dozen, die een optimale ruimte boden; Aan de andere kant waren er design accenten naar een gestroomlijnd koetswerk dat vaak ten koste ging van een deel van het comfort.

Hoe dan ook, een deel van de caravaneigenaren die toch al geen vaste standplaatsen met hun traditionele caravans duldden, en hiermee vaak met halsbrekende toeren moesten manouvreren, kwam de gestroomlijnde caravan als een zeer gewild model. Dit type, of zo je wilt, model, werd al gauw als 'Tourer' benaamd.

Tegenwoordig zijn caravans per definitie gestroomlijnde



www.ofclassiccars.co.uk

THE RAVEN ARGONETTE

Length 8' 6" Width 4' 6" 4 B.
 Centre 2' 2" Overall height 6' 7"
 Hooters, 2 B. - Single Entry.




The only caravan which can be towed by an Austin Seven

THE latest addition to the Raven family, this amazing little van carries 51 cwt, fully equipped, and can be trailed with ease by the very smallest of cars or motor cycle combinations. Outside the van looks small, but you will be surprised at the amount of room and comfort provided: two single beds, one of which can be attached to the other to form a double bed, or alternatively folded up against the wall out of the way, are provided. The folding table covers the metal lined stove recess as in the other vans, while a hanging wardrobe and fixed wash basin are included, and three large lockers and two cupboards give ample storage space. Windows, skylight, interior finish and fittings are the same as in the other models, while equipment is provided for three people. This is a wonderfully light and handy little van suitable for all ages and any season provided the party is to be a large one.

For literature, see page 8
PRICE COMPLETELY EQUIPPED, £90 (ex work)



PARKING WITH A RAVEN

See the Raven first

apparaten om zo veel mogelijk ruimte te bieden en zo weinig mogelijk wind te vangen als deze achter de auto gesleept wordt. Maar caravans die tussen de beide laatste wereldoorlogen gebouwd werden waren minder bestand tegen slingeren met soms omslaan. De in Engeland bij de wet vastgelegde maximum snelheden voor caravan-trekkende voertuigen waren aanvankelijk slakkengangetjes waarna deze in 1963 werd vastgelegd op de duizelingwekkende max. snelheid van 40 mijl per uur (64 km/h). Stroomlijnen in de jaren '20 en '30 had een puur esthetisch aspect. De carrosseriebouwers en ontwerpers in de autoindustrie hadden al vroeg de attractieve druppel vorm, keverrug, boot- en wespentaille geïntroduceerd. En deze ideeën werden al gauw in de vrijetijdspenning en dus kampeerindustrie overgenomen.

Bertram Hutchings was de eerste die met een dergelijk concept voor de dag kwam met de Winchester caravan van 1930.



Met een bijzondere gebogen daklijn over de gehele lengte, een gewelfde voor- en achterkant en in twee kleuren uitvoering, was het een grote hit en blikvanger in de caravanwereld van die dagen. De buiging van het dak betekende dat er aan de hoofdruimte en de stand van de ramen aan beide uiteinden concessies gedaan moesten worden. Maar de Winchester bleek toch een 'trendsetter' te zijn in de caravan-industrie, en dwong merken als Eccles, Cheswick en Car Cruiser min of meer te volgen.

Het antwoord van Eccles was een tamelijk matte Ecclelite die poogde het midden te houden tussen 'het nieuwe denken' en de oude gevestigde orde. Hij was lang niet zo vooruitstrevend als de Winchester. Met zijn hoekige vorm en slechts het gebogen dak bleef het een tamelijk conservatieve verschijning. Eccles had een



reputatie opgebouwd als toonaangevende Britse caravanbouwer. En met deze nieuwe ideologie zaten ze een beetje in hun maag en durfde men niet al te veel nieuwigheden toe te passen. Een zekere Majoor Clifford Flemming-Williams was een illustrator die de verschrikkelijke taferelen van de eerste wereldoorlog in getekend beeld bracht (beperkte fotografie) om deze dan over te dragen aan de pers. Zijn passie lag echter in het stroomlijnen van vliegtuigen. Hij had dit al eens aangetoond met de presentatie van een gestyleerde kampeerwagen die hij Car Cruiser gedoopt had. Na de oorlog werkte hij dit verder uit met het toepassen van vliegtuigelementen in de caravanbouw. Hij bouwde het eerste model al in 1920. Deze genereerde toen al zoveel interesse dat Flemming-Williams het aandurfde om er een commercieel in productie te nemen. En Car Cruiser werd dan meteen de naam van het bedrijf. CarCruiser caravans vertoonden zeer attractieve details op 'Art Deco' geïnspireerde lijnen. Daaronder de 'sunrise' ramen en bekleding.

Structureel werden ze gebouwd volgens de hoogst haalbare methode, bijna geheel in hout, inclusief het grootste deel van het chassis. Later kwamen er zelfs modellen met een dubbel gelamineerd dak om condensvorming tegen te gaan. Met het stijgen van de vraag naar zijn caravans was Majoor Flemming genoodzaakt te zoeken naar grotere fabriekssruimte. Hij vond die in Hayes in Middlesex.

Een van de andere bedrijven die waren beïnvloed door de vliegtuigindustrie was Bob Earl's Carlight Caravans dat in Sleaford gevestigd was. En eveneens de Silver Ball serie van Lewis & Reed uit Royston in Hertfordshire en Atlas Trailers in Chelmsford. Earl had ontdekt dat je met het juist plaatsen van het interieur een extra versteviging kon aanbrengen en zodoende het frame lichter gemaakt kon worden.

Atlas, aan de andere kant, zocht met de fantastisch ogende Aerovan de uiterste grenzen op van de aerodynamica. Aerovan introduceerde in 1934 de van luchtschepen afgeleide caravan met inderdaad een kogelvormige neus en achtereind. Hij had duidelijk iets weg van een zeppelin. Paletvormige platen verborgen de wielen en met zijn 5 voet en 4 inches hoogte was



hij geschikt om te stallen onder de dan geldende hoogte van autogarages. Het model werd geacht door sportwagens getrokken te worden. Maar of er veel van zijn verkocht werden valt te betwijfelen want de binnenhooft van slechts 1.40m was niet echt comfortabel.

Car Cruiser kwam nu op als directe concurrent van Eccles, Winchester en Cheltenham. Het bedrijf had naam gemaakt met kwaliteit vakmanschap. Die in Colchester gevestigde fabriek verraste het publiek op de 1933 Motor Show met de Monarch. Deze elegant gestylde caravan kreeg dat model grote bewondering met zijn vloeiende lijnen. Van zijn volledig ronde voorfront via het gebogen lantaarndak omlaag naar een opstaand eendenstaartje. Er waren een aantal nieuwigheden ingebouwd zoals schuifdeuren,

een ingebouwde radio en zelfstellende steunpoten op de hoeken. Dit alles voor de redelijke prijs van 275 pond sterling. De aantoonbaar meest vooruitstrevende caravans van de jaren '30 waren de Royal en Swallow die werden gemaakt door de firma Airlite Trailer Co. gevestigd in de oude Meteor fabrieken in Coventry. De Royal werd in advertenties aangekondigd als "de caravan van je dromen" en op een foto getrokken door een Rolls Royce die destijds werd betiteld als 'koningin van de weg'. Deze stijlvolle caravan met een beplating op met staal versterkte constructie elimineerde elke toevoeging. Behalve een versiering van een gratieuze lijst over het midden. Hij was het geesteskind van niemand minder dan SS-medewerker Clifford Dawltrey. S.S. is in dit verband niets minder dan Swallow Sidecars van William Lyon, de voorloper van het beroemde automerk Jaguar. Een drievoudige laag van Sundaela-isolerend hardhout en gepolitoort Frans eiken werd gebruikt voor de binnenwanden van de Royal's. Het koetswerk stond op een stalen frame dat in eigen huis gemaakt werd.

In het midden van de jaren '30 werden chassis gemaakt door staalconstructie bedrijven. Caravanbouwers als Brockhouse, Dixon-Bate en Wadsworth en ook kleinere als Adams, Monkgate en Taylor namen het voordeel van een kant en klaar onderstel waarop ze dan hun koetswerken konden bouwen.

Airlite echter verwierp deze optie en bouwde een nieuw object. Er waren grootse plannen om een nieuwe Airlite op de markt te brengen maar helaas kwam het er niet meer van, nog vóór het uitbreken van wereldoorlog 2. in 1938



www.oldclassiccarr.co.uk
Photo: G. Windsor



verlegde Clifford Dawltrey zijn aandacht naar een nieuwe firma; Coventry Steel Caravans Ltd. In een magazine over Airlite's Royal aankondiging werden de goede eigenschappen van de caravan uitvoerig uiteengezet maar het artikel zinspeelde eveneens op de oorlogsdreiging. Het was duidelijk dat er grote bezorgdheid onder het volk was over het verachtelijke gedrag van Hitler's Wehrmacht. Dus op de offerte van een potentiële Airlite klant die naast het Ministerie van van Defensie woonde kwam de bangmakerij dat hij beter een Airlite kon kopen om op het platteland te gaan wonen gedurende de dreiging van oorlog. Bij de aanschaf van de caravan ging hij er serieus op in. Niemand kon toen vermoeden dat hij een paar jaar later er goed aan gedaan had om de binnenstad van Londen te verlaten en in zijn caravan op het platteland te gaan wonen. Daarnaast zouden deze caravans niet meer gemaakt worden want bijna alle fabrikanten waren overgeschakeld op wapentuig en de weinige caravans die er waren of nog gemaakt werden, waren meteen bedoeld voor geëvacueerde stadsbewoners in onder te brengen. (uit Little Book of Caravans).

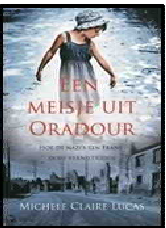
www.oldclassiccarr.co.uk

ATLAS
CARAVANS & TRAILERS
REGISTERED DESIGNS

£75
COMPLETE



**Het dorp van herinnering in Frankrijk:
Oradour-Sur-Glane**



Ik las dit boek tijdens mijn vakantie in Frankrijk. Het dorpje dat hier beschreven wordt hebben we bezocht. Het verhaal uit dit boek had me zo aangegrepen dat ik de restanten van dit dorp, die als monument nog precies zo stonden als na die gruwelijke dag, wilde bezichtigen. Het was een indrukwekkend bezoek. Het verhaal komt overeen met de gruwelijke

werkelijkheid. Het verhaal zoals beschreven in het boek had mij al diep geraakt, en al lopende door de restanten van dit dorp beleefde ik de geschiedenis nogmaals. Het heeft me lange tijd niet los kunnen laten.

Op 10 juni 1944, dit jaar 70 jaar geleden, 4 dagen na D-Day, viel een terugtrekkende Pantserdivisie het dorp Oradour-sur-Glane in de Haut-Vienne, Frankrijk, binnen. Zij doodden 642 mannen, vrouwen en kinderen, bijna de totale dorpsbevolking. Oradour is bewaard gebleven in de staat, waarin het zich bevond, na deze vreselijke voorjaarsmiddag, als een monument en herinnering aan al deze onschuldige mensen.

Jan en ik bezochten dit monument op een warme voorjaarsdag in 2012. Het eerste wat opviel, lopende door de lege vernietigde straten, was dat dit een groot, levendig dorp moet zijn geweest. Er liep een tramrail door de hoofdstraat. Er waren hier, en aan de zijstraten veel huizen, cafés, slagers, bakkers, kappers, een hotel en scholen. Op de ruïnes hangen bordjes met de namen van wie er woonden, of welke functie het gebouw had: Een totale leefgemeenschap, waarbij tot op deze 10^e juni 1944, geen twijfel bestond over het overleven van de oorlog. Het zijn gewone huizen geweest, waar gewone mensen hebben gewoond en waar families zijn grootgebracht.

De reden voor dit bloedbad is nog altijd, na 70 jaar, onduidelijk. Het

zou een verwisseling zijn geweest met een ander dorp, waar verzetsstrijders zich ophielden, of een vergeldingsactie, wegens belemmering van de terugtrekking, een paar dagen ervoor. Ik denk echter dat een reden zoeken voor zulk een massamoord jezelf voor de gek houden is: Er mag nooit een reden voor zijn om 642 mensen bij elkaar te drijven, op te sluiten, neer te schieten en levend te verbranden.

Aan het einde van de dorpsstraat staat de dorpskerk. Het is hier waar 241 vrouwen en 205 kinderen de dood vonden... alleen een aantal kogelgaten in muur en altaar getuigen hiervan.

Na dit bezoek, zijn we bewogen teruggekeerd naar de auto, waar we de hond hadden achtergelaten. Wij stonden, als enige, op de Municipalcamping van St.Junien; dit ligt zo'n 15 km van Oradour-sur-Glane, een rustige plek.

De waanzin van oorlog, is nog altijd actueel, en we beseffen dat we ons gelukkig mogen prijzen, omdat we leven in een relatief vreedzaam land. Een bezoek aan een plaats als Oradour is een herinnering aan dit feit, niet meer of minder dan dat.

WQ





EVENEMENTEN

S-Plus Limburg is de seniorenvereniging van de Voorzorg, die elk jaar een groots feest organiseert voor een duizendtal bezoekers genaamd het S-Plustival. Verschillende jaren hebben we volgehouden aan een bepaalde formule, een muziekshow met tal van artiesten die het revue passeerden. Dit jaar willen we echter alles over een andere boeg gooien.

Op zondag 3 augustus 2014 willen we er een Retro Vintage Lifestyle beurs van maken, waarbij de jaren 50 & 60 & 70 centraal staan.

We hopen op een bezoekersaantal van 3000.

We organiseren dit evenement in **Bokrijk**, op het domein in- en rond de Hangar 58. Een deel van deze beurs zou **een heuse oldtimerhappening** zijn met tal van voertuigen uit deze periode.

De voertuigen mogen plaatsnemen op de mooie weide voor de Hangar58 in de bosrijke omgeving van Bokrijk zelf. Graag hadden we jullie club willen verwelkomen met enkele van jullie voertuigen, die dan konden tentoongesteld worden op deze dag.

Kan je ons laten weten of er interesse bestaat in jullie club om hier aan deel te nemen?

Zo ja, dan kunnen we snel verdere afspraken maken.



Beste clubleden,
Op **1,2,3 augustus 2014** gaat er op de **Luchtmachtbasis van KOKSIJDE** een **grote oldtimermeeting** door.

Er zouden een 100 oude vliegtuigen tentoongesteld worden en heel wat oldtimerwagens zullen aanwezig zijn.

Ik heb nu geïnformeerd of er eventueel oldtimercaravans mogen tentoongesteld worden,

Van zodra ik antwoord heb gekregen laat ik het jullie weten.

Het is een organisatie van de oldtimerclub waar wij met onze citroen en skoda lid van zijn. Kijk gerust eens op de site:

www.automobilclubleopard.be

Groetjes, Gino Louagie lid 276

GEZIEN IN BELGIE

Deze staat al 15 jaar in Sleidinge, vol brot... (Mario De Bruyne)



Dat heet: "In stijl, biologisch tuinieren". (Patrick)



Deze constructam wordt gebruikt bij het MUDA (muziekschool) in Evergem als opname studio

Mario De Bruyne

CONSTRUCTAM GESTOLEN

Toen ik vernam dat er een oldtimer caravan gestolen was besloot ik direct actie te ondernemen. Daar onze BOCC leden zeker een Constructam herkennen als ze er één zien, vond ik dat dit nieuws binnen onze club diende rond te gaan. Ook buitenlandse clubs werden verwittigd om de kans op terugvinden nog te vergroten. Daarom roep ik iedereen op bij herkenning van deze caravan discreet te blijven en iemand van het Bestuur te verwittigen.

Patrick Pelckmans, Voorzitter





Zoals reeds vele jaren was de BOCC ook nu weer present op de beurs in Roeselare. Het was weer het derde weekend van februari en de club "Het Echappementje" had er weer een leuk spektakel van gemaakt. Plaats van handeling was het fabriekspand in Roeselare, een voormalige spinnerij die als historisch erfgoed gerestaureerd werd en nu voor allerlei evenementen gebruikt wordt. Zo ook als onderkomen voor een onderdelbeurs. Met zijn café-bar ruimte en een soort kantine een klein maar gezellig onderkomen. En aangezien de beperkte ruimte van circa 2000 meter moet men dan ook niet rekenen op grote hoeveelheden auto's, moto's of andere volumineuze attributen. En dat was ook zo. Maar er stonden wel veel kramen met alle mogelijke spullen; van gereedschappen tot modelauto's en van speciale banden tot carbid lampen. Buiten stonden nog wat auto's e, niet onbelangrijk, een mobiel frietkot.

Tussen de grotere te verkopen spullen, auto's dus en een enkele motorfiets, stond dan ook een caravan, een Falter wel te verstaan. Dat kwam goed uit want in het vorige blaadje was er nog een uitgebreide beschrijving over te lezen. Kristof de Grande had eens goed uitgepakt en er een rustieke stand van gemaakt. Ook de aanhangwagen van Brian Rondelez die als caravanneke is ingericht, was aanwezig voor de nodige variatie.



Het spreekt vanzelf dat er dan ook veel belangstelling was. Eigenlijk was het best wel druk. Uw verslaggever was met de Ci en Valère op zondag gekomen en hoorde dat de zaterdag niet veel minder was geweest. Een veelbesproken voorval was dat de voorzitter, die op zaterdag acte de presence had geven, in zijn ijver de nieuw verworven clubvlag had vergeten. Dit zal nog vaak gememoreerd worden.

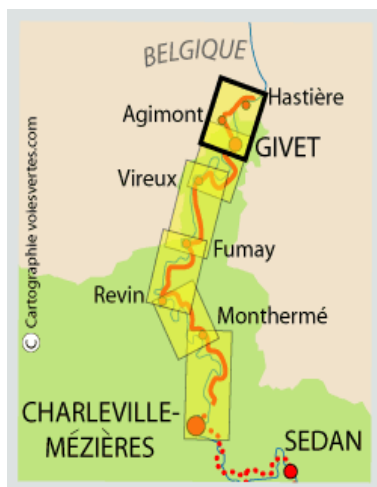
Juist bij onze aankomst verving Kristof de meegebrachte party-tent door een vers aangekochte parasol en nog enkele vouwstoeltjes. Dat paste inderdaad beter in zo'n kampeer-entourage.



Maar uw verslaggever en zijn kompanen waren niet alleen gekomen om van deze beurs eens te proeven; er lag ook een afspraak in het verschiep met een nazaat van een fabrikant van een caravan uit reeds lang vervlogen tijden; de l'Hirondelle. Toen dan ook deze meneer, Dumortier genaamd en zijn vrouw, zich meldden, toog het gezelschap naar de zaal waar wat gebruikt en gezeten kon worden, de kantinezaal zullen we zeggen. Uiteraard zal over dat vraaggesprek meer in een ander artikel verteld worden. Nadat dit afgelopen was, hebben we nog wat gezellig in de stand zitten klappen en genoten van een bekertje koffie en wat knabbelnootjes. Het gaat te ver om iedereen die aanwezig was te noemen, maar dat oud voorzitter Bob en zijn tante Vit waren toch ook weer van de partij. Toen wij vonden dat we weer in de richting van het verre Limburg moesten gaan, was er nog volop ambiance. Om daarvan af te kicken zijn we met z'n drieën nog even naar het "clublokaal" in Diest geweest.

La Voie Verte

Trans-Ardennes



Het is eind september 2013 als we nog even met de caravan er op uit willen. Aangekondigd mooi weer brengt me op het idee om naar Noord Frankrijk te gaan waar we de fietsroute "La Voie Verte Trans Ardennes" langs de Maas zouden kunnen fietsen. Deze route loopt van Charleville-Mezières tot in Givet, in een uithoek van Frankrijk die diep insnijdt in de Belgische Ardennen. We hadden van de zomer al een tiental kilometer langs deze groene Maasroute vanaf Charleville

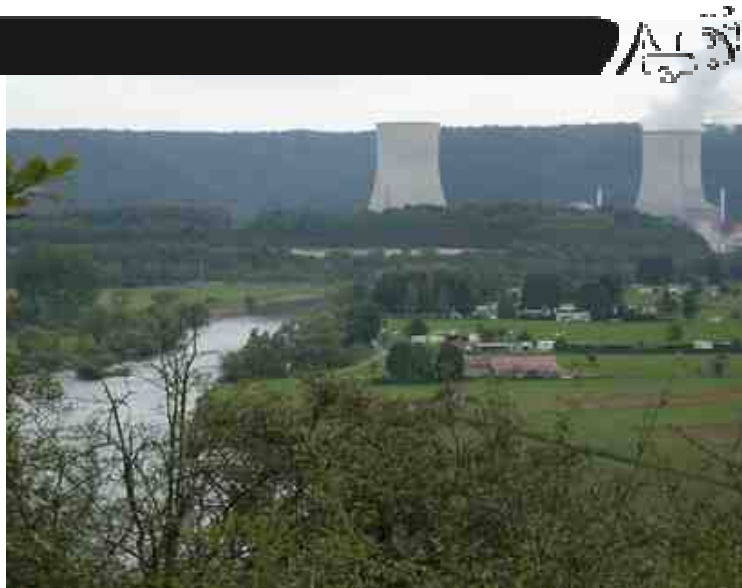
naar Nouzonville gefietst en dat was ons zo goed bevallen dat we daar meer van zouden willen zien. Het 'Voie Verte Trans-Ardennes' is een breed fietspad dat bijna geheel langs de Maas loopt en je langs de mooiste plekjes en rivierstadjes van deze streek laat komen. Op de diverse toeristenbureaus kan je een zeer gedetailleerd kaartenboekje ontvangen waarin de route, en wat bezienswaardigheden aangegeven staan. De tocht is momenteel een negentig kilometer lang, maar zal in de loop van 2014 naar het zuiden verlengd worden tot de stad Mouzon en dan circa 140 km tellen.

Onze tocht begonnen we deze keer in Givet, een twintig kilometer onder Dinant. Nadat we een moeilijke binnenwegroute er naar toe hadden gevonden (we reden bij Namur per ongeluk een eind langs de Sambre i.p.v. de Maas) kwamen we dan toch in Givet aan en konden we daar de gemeentelijke camping niet meteen vinden.

Borden zagen we niet en we wilden toch persé de stadscamping nemen en niet een van de particuliere die ten zuiden van de stad langs de rivier liggen. Daar waren we eerder al eens geweest. Ze liggen ver van het centrum vandaan en zijn niet al te proper. In de twee campinggidsen die we mee hadden staat onze beoogde camping echter maar één keer genoemd, en dan ook nog zonder adresopgave.

Na die dan uiteindelijk toch gevonden te hebben bleek dat de doorgangscamping dicht en het 'accueil' voor de stacaravans onbemand was ondanks de info in de gids (het hele jaar open) en de lichte activiteit op de camping. Even informeren bij een Nederlands stel bleek dat zij juist tevoren aangekomen waren. Dan maar bellen, en inderdaad, binnen tien minuten stonden we op een ons geschikt geachte plaats, wel tussen wat stacaravans maar toch naar onze zin. We zouden hier slechts twee nachten willen blijven.

De eerst avond kondigde zich weldra aan dus veel meer activiteit dan een wandeling naar het centrum konden we niet meer maken.



De volgende morgen zijn we dan na een stevig ontbijt op de fiets gestapt. We zouden zien hoever we zouden komen, maar moesten wel rekening houden met de terugtocht die op z'n minst dezelfde tijd in beslag zou nemen. En met toenemende vermoeidheid en eventuele tegenwind zou die wel eens iets langer kunnen duren.

Nadat we door het centrum via de brug naar de overkant van de Maas waren gegaan, begon een paar honderd meter zuidelijk daarvan het officiële 'Voie Verte Trans Ardennes'. 90 kilometer langs de Maas en in bijna alle slingers meegaand. Meteen nadat je aan de overkant de karakteristieke 'Overwinningstoren' (we moesten nog beginnen!) gepasseerd bent heb je al goed zicht op de citadel ofwel het 'Fort de Charlemont', een immense fortificatie die zich meerdere honderden meters uitstrekt over de aan de overkant gelegen heuvelrug.

Na 5 kilometer ligt voor een slinger van de rivier het alleraardigst stadje Chooz. Het is een wonder dat dit dorp er nog zo fraai bij ligt omdat in het uiterste van de lus in een foielelijk gebouw een kerncentrale ligt. Van de centrale zelf zal je weinig last hebben, maar een gigantische koeltoren braakt dag en nacht grote stoomwolken de lucht in die het fraaie dorp meermalen in een schaduw zetten. Het is ook hier waar je de Maas niet volledig kan volgen omdat het terrein van de centrale zorgvuldig is afgebakend. Over een brug wordt je via het dorp naar een redelijk hellende verkeersweg geleid, om aan de andere kant af te dalen naar het gehucht Ham sur Meuse. Ik begin al meteen te zeggen dat dit het minst fraaie deel van de hele route is,



veroorzaakt door die centrale.

In Ham sur Meuse vertakt de Maas zich even in twee stromen. Aan de overkant heb je het dorp Aubrives maar je kan daar niet direct naartoe omdat er gewoon geen brug is.

Op sommige plaatsen staan er stuwen in de Maas, 'barrages' genoemd. Deze zorgen ervoor dat het water opgehouden wordt om kalm en bevaarbaar naar het noorden te stromen en niet een woest kolkende stroom die alles met zich mee te sleurend naar het laagste punt jaagt. Omdat de rivier dus bevaarbaar is, zijn er naast deze barrages sluisen gebouwd om de scheepvaart deze 'trappen' in het waterpeil te laten nemen. Het is telkens maar circa één á twee meter, maar het zijn er op de reeds afgelegde 9 kilometer toch al drie stuwen die we zagen. Dat wil zeggen ; circa zes meter verval op negen kilometer en dat is best wel veel!

Van Ham sur Meuse vervolgen we onze weg naar Vireux-Wallerand. Langs de weg liggen wat kleine huisjes waarvan we vermoeden dat ze alleen in de zomermaanden bewoond worden door sportvissers. Eveneens veel kleine weiden en tuinen met kleinere of grotere caravans, een lust voor het (liefhebbers-) oog want er staan mooie oude exemplaren bij. Ook een zeer oude boerderij met een soort fabrieksgebouw ernaast, deels verbouwd tot 'gites' maakt deel uit van de spaarzame bebouwing buiten de stadjes langs de rivier. Aan de overkant van Vireux-Wallerand ligt het andere deel van het stadje; Vireux-Molhain. Hier is ooit een Romeinse vestiging geweest en kan men er nog restanten van terugvinden. Wij hebben aan de 'Voie Verte-kant' van de Maas op een terras een kop koffie genuttigd met de bedoeling later deze Romeinse vestiging eens te komen bekijken. De lokale camping ligt aan de overkant en herbergt voornamelijk sportvissers in deze tijd van het jaar.

Dan volgt een lang stuk fietspad waar aan één kant slechts bos en de andere kant de rivier te zien is. Men komt dan ook langs stukjes parallel lopend kanaal waar de sluisen in gebouwd zijn om de scheepvaart ten dienste te staan. De enige schepen die wij tot dat moment zagen waren een paar pleziervaartuigen van diverse oorsprongen (Nederlands, Duits, Belgisch en Frans).

Toen kwamen we in de plaats Haybes waar we een maaltijd genoten in hotel-rest. St Hubert. Niet goedkoop, maar wel lekker! Onze eerste etappe van deze tocht hebben we hier beëindigd; 29 kilometer ver! Dat wil zeggen; we moesten dezelfde weg nog terug, en dat maakt dan 58 kilometer! Doe daar het stuk naar de camping in Givet bij, dan zit je dik boven de 60. Aan de andere kant van de Maas is wel een rechte verkeersweg die de afstand korter maakt,



maar omwille van drukte en veiligheid hebben we daar niet voor gekozen. Het 'Voie Verte' is immers ook een 'tweebaans' weg maar dan alleen voor fietsers. In de vooravond kwamen we terug in Givet. Na een stevige maaltijd zijn we nog even naar het centrum gelopen maar we waren op tijd terug voor onze broodnodige nachtrust.

De volgende dag hebben we de caravan weer aangekoppeld, of liever gezegd, alleen de pootjes opgedraaid, want ik laat, als het niet echt nodig, is de caravan aangekoppeld achter de auto. Dit is niet alleen een factor van gemakzucht, maar ook veiligheid die ik ooit ervoer in de bergachtige gebieden van Frankrijk. Daar wordt er voor gewaarschuwd dat langs rivieren en beken, hoe laag de waterstand ook is, in een mum van tijd een overstroming kan plaats vinden tijdens een flinke regenbui. Ook al valt die bui een paar kilometer verder en je er niets van merkt. We hebben het een keer meegemaakt waarbij de helft van onze camping onder water kwam te staan terwijl een paar kilometer verderop een hele camping was ondergelopen met alle narigheden van dien.

In Haybes hadden we tijdens onze lunch van gisteren met de serveerster overlegd welke camping het meest geschikt zou zijn. Zij raadde ons die van Fumay aan. En daar hebben we geen spijt van gehad: een mooie camping meteen aan het fietspad gelegen en ook op loopafstand van het centrum van het stadje (wel klimmen!). Een bijkomend geluk was dat er juist op 29 september, de St. Michel's jaarmarkt aan de gang was. Deze markt bestaat voor de helft uit een rommelmarkt en voor de rest voor een groot deel in textiel, eten en vooral drinken voorziet. Het verbaast ons steeds hoe de levendigheid in deze stadjes behouden blijft ondanks dat we tot nog toe zeer weinig industrie en dus werkgelegenheid hebben gezien. En het toerisme staat ook niet echt op hoog peil, ofschoon bijna elk dorp en stadje een camping en een 'office de tourisme' heeft.

Nadat we ons geïnstalleerd en een hapje genuttigd hadden, hebben we die middag de drie kilometer gedaan die tussen het eindpunt van gisteren en het startpunt van morgen nog misten. We willen zo volledig mogelijk het 'Voie Verte' doen.

De volgende morgen vol goede moed weer op de fiets gestapt richting zuiden zo ver als we zouden kunnen komen. Vanaf de camping konden we meteen het pad op rijden, dus geen omwegen door de stad. Niet dat dit onprettig is, maar je blik is nu eenmaal gefixeerd op het pad. In een ruime bocht om het stadje heen komen we bij de eerste stuw van vandaag, natuurlijk weer compleet met schutsluis. Bij de volgende sluis/stuw was dat een beetje complexer. Eroverheen ligt daar een spoorbrug die begaan moet worden om 'La Voie' te vervolgen. Naast het spoor is een keurig fietspad gemaakt dat je alleen maar te voet of met de 'velo' kan doen. Maar eerst de stuw/sluis eens bekijken omdat je hier dichtbij kan komen. Na over de spoorbrug te zijn gegaan, komt er een tamelijk heuvelachtig traject dat de Maas enigszins verlaat. Dat wil zegen, je hebt er geen zicht meer op. Nogmaals worden we geconfronteerd met de spoorweg die eveneens de Maas volg. En ditmaal zitten we zo hoog dat we met een eigen bruggetje over dat spoor kunnen gaan. Dan gaan we weer bergafwaarts naar het water dat echter niet meteen de Maas is. Het zijn moerasachtige poelen en oude rivierarmen die de eerste tekenen tonen weer op waterniveau te zitten. Vervolgens



rijden we langs weer een van de vele kanaaltjes om de stuwen heen. Doch deze is dan wel erg lang, maar gaat door een fantastisch, beetje Italiaans aandoend landschap. Na en poosje verdwijnt dit alles en krijgen we weer het vertrouwd beeld van het pad langs de traag stromende rivier. Hier en daar duiken er langs zij weer rotswanden op, en hier halen werkmensen acrobatische toeren uit om netten tegen vallende rotsblokken te installeren. Op hun bedrijfsauto's staat dan ook de passende tekst: 'Travaux Acrobatique', hetgeen meer dan duidelijk aangeeft waar zij mee bezig zijn.

Dan volgt de stad Revin die weer een bijzonderheid voor de fietser in petto heeft. We rijden weer langs een van de vele kanaaltjes als die bij een verbreding een bocht naar links maakt en onder de grond verdwijnt. Het fietspad erlangs eveneens! En tweehonderd meter verder komen we dan weer uit bij de echte Maas die ons pad verder langs de stad leidt.

Weer even verderop, bij het dorp Deville, dat aan de overkant ligt, heeft een handige dame een eet- en drink- met zitgelegenheid laten aanleggen. Het ziet er allemaal keurig verzorgd uit (nog nieuw) en de aangeboden waren zijn gevarieerd. We maken er dan ook dankbaar gebruik van om de inwendige mens te versterken, want het middaguur is reeds geruime tijd verstreken.



Hierna volgt een vrij lang stuk (10,5 km) naar Monthermé. Niet dat het een saai stuk is, maar er zijn items te zien die we elders al eens gezien hebben. Monthermé ligt ook weer in een lus die ons tijdelijk in noordelijke richting laat fietsen. De weergoden zijn ons nog steeds goed gezind, maar de wind is wel wat aangetrokken en die hebben we met tijden recht van voren. We rijden min of meer door de stad en gaan op informatie uit voor onze volgende kampeerplaats. Omdat we zover mogelijk wilden komen en we nog de hele afstand terug zouden moeten gaan, hebben we bij het toeristenbureau gevraagd of het mogelijk is met de fietsen in de trein terug te reizen. Het antwoord was ja en we besluiten dan ook dat we dit gaan proberen. Maar dan moeten we naar het volgende stadje, Bogny sur Meuse want Monthermé heeft zelf geen spoorlijn en dus ook geen station. Na dit positieve bericht gaan we verder zoeken naar de lokale camping om een plaatsje voor de volgende etappe te vinden. Echter, de lokale 'campingmadam' kwam ons vertellen dat ze gisteren gesloten had voor de komende zes maanden en dat daarop geen uitzondering gemaakt ging worden. Dan maar weer terug en nog even bij de lokale grootgrutter naar binnen gegaan om voor de avondmaaltijd te zorgen. Weer over het 'groene pad' naar Bogny



sur Meuse op zoek naar het station. Dat ligt een behoorlijk eind terug in richting Chateau Regnault en is te bereiken via een onfrisse, drukke en hellende straat. De informatieborden gaven aan dat de volgende trein naar Fumay pas een dik uur later zou komen, en op de kaartjesautomaat kon je het beeld niet lezen omdat de zon er pal op stond. Geen nood; een bordje gaf aan dat wanneer je op het station

geen kaartje kan 'scoren', dat nog altijd bij de 'controleur' in de trein kan. Maar dan moet je er wel naar op zoek gaan in de (rijdende) trein! Om het uur te overbruggen zijn we teruggegaan naar de waterkant, op een terras een kop koffie genuttigd en nog wat rond gehangen. Weer terug op het stationnetje nog even aan een zich vervelende jongeman gevraagd of we onszelf goed ingelicht hadden met betrekking tot de fietsen, en toen maar wachten. Weldra kwam onze trein en eenmaal erin ging ik fatsoenshalve ook maar op zoek naar de 'controleur' die een gezellige 'controleuze' bleek te zijn. De reis met de trein duurde een goed half uur en toen nog tien minuten met de fiets over reeds bekende weg naar de camping.

We hadden besloten om voor morgen de grote camping van Charleville-Mézières te boeken en van daaruit het pad in omgekeerde volgorde te verkennen. Gelukkig kwam het in ons op om toch maar even te bellen of ze nog geopend zouden zijn, want het was inmiddels 1 oktober geworden. Het antwoord was negatief en we moesten dus uitzien naar een andere camping. De enige die in de buurt nog wat langer open bleef was die





van Revin en die hebben we dan ook maar genomen. En geen spijt daarvan gehad want Revin is een aller charmant stadje dat je gezien moet hebben als je dit avontuur aangaat. En de camping scoort eveneens een dikke acht op onze cijferlijst.

Die dag hebben we er een verhuis- en rustdag van gemaakt. Wel met een fikse wandeling de stad bekeken. Vooral de straten kort bij de Maas bestaan deels uit eeuwenoude huizen. In een van die middel-eeuwse onderkomens is een streekmuseum gevestigd. Bovendien zijn er in de omgeving meerdere musea, die het vooral over de industriële historie van de streek hebben. In vroeger tijden waren hier, hoe gek of het ook klinkt, nogal zware ijzerindustrieën gevestigd. Wapen- en machinefabrieken die je in Seraing of Herstal zou verwachten, waren en zijn er nog deels gevestigd. Een voorbeeld hier in Revin de Electrolux apparatenfabriek. Een lopende band in een doorzichtige behuizing, steekt op een plaats een straat over. Maar we waren gekomen voor 'La Voie Verte Trans Ardennes' om het nog maar eens volledig uit te spreken. Vandaag gaan we de voorlaatste etappe doen; die van Bogny naar Nouzonville. De laatste, die van Nouzonville naar Charleville hadden we dus afgelopen zomer al gedaan, en die was behalve het regenachtige weer, ook het minst fraai. Er liggen daar geen lussen in de rivier en geen stuwen met sluisjes. De enige plaats die je kunt bezoeken is dan Nouzonville.

De eigenlijke startplaats van 'La Voie' is Montcy Notre Dame, dat tegen Charleville-Mezière aan leunt. Maar als je de route wil maken zal je zeker Charleville mee moeten nemen vanwege zijn mooie historische gebouwen. Bovendien heeft Charleville een mooie moderne camping die nog pas enige jaren geleden geheel vernieuwd werd.

Enfin, wij startten weer in Revin en fietsten tot Bogny sur Meuse de route die we eergisteren gedaan hadden. En ondanks dat je de route reeds gefietst had zie je telkens weer iets nieuws. Zo zagen we op de oever pal naast ons pad, een afgeknaagde boom die onmiskenbaar door bevers 'behandeld' was. Waarom juist daar was ons een raadsel want er was totaal geen ruimte waar deze beestjes een dam konden bouwen. Eerder aan de overkant waar de oever uit struikgewas en zandbanken bestaat. Bij Deville, dat nog steeds aan de overkant gelegen is, gingen we weer bij de 'handige madam' iets nuttigen. Omdat het nog in de ochtend was hebben we ons beperkt tot een kop koffie. Zij zelf was al druk doende om 'gouffres' (wafels) te bakken, en dat rook je al op ruime afstand. In Monthermé hebben we wat gerust op een toeristische bank en ons van wat zoetigheid voorzien. Even verder, in Bogny sur Meuse, met aan de overkant Chateau Regnault waar we eergisteren de trein namen, begon dan het voor ons nog onbekende deel van de 'Voie'. Eerst kwam Bogny sur Meuse waar we een ruime bocht in oostelijke richting maakten. Dat was wel eens lekker want we hadden vandaag tot nog toe een vrij straffe wind op kop gehad.. Het zoveelste sluisje kwam eraan en, toeval of niet, er kwam juist een schip de sluis binnen varen. Wat die schepen betreft hadden we vandaag toch al geluk want later hebben we er nog drie gezien! Met deze eerste schipper maakten we een praatje, het was een Hollander. We zagen al dat hij qua gewicht maar half geladen was. en dat wanneer hij maar een beetje gas gaf de modder van de kanaalbodem naar boven geranseld werd. Opvallend

was ook dat, toen hij het sluisje binnenvoer, zich een enorme watermassa tussen sluiswand en schip naar buiten perste. Het schip nam immers meer dan de helft van het volume van de sluis voor zijn rekening. De schipper vertelde dat hij brouwerij had geladen in Chalôns-en-Champagne en dat hij die naar de Hertog Jan bierbrouwerij in Arcen bij Venlo moest brengen. Hij had nog dertien sluisen te gaan tot bij de Belgische grens.

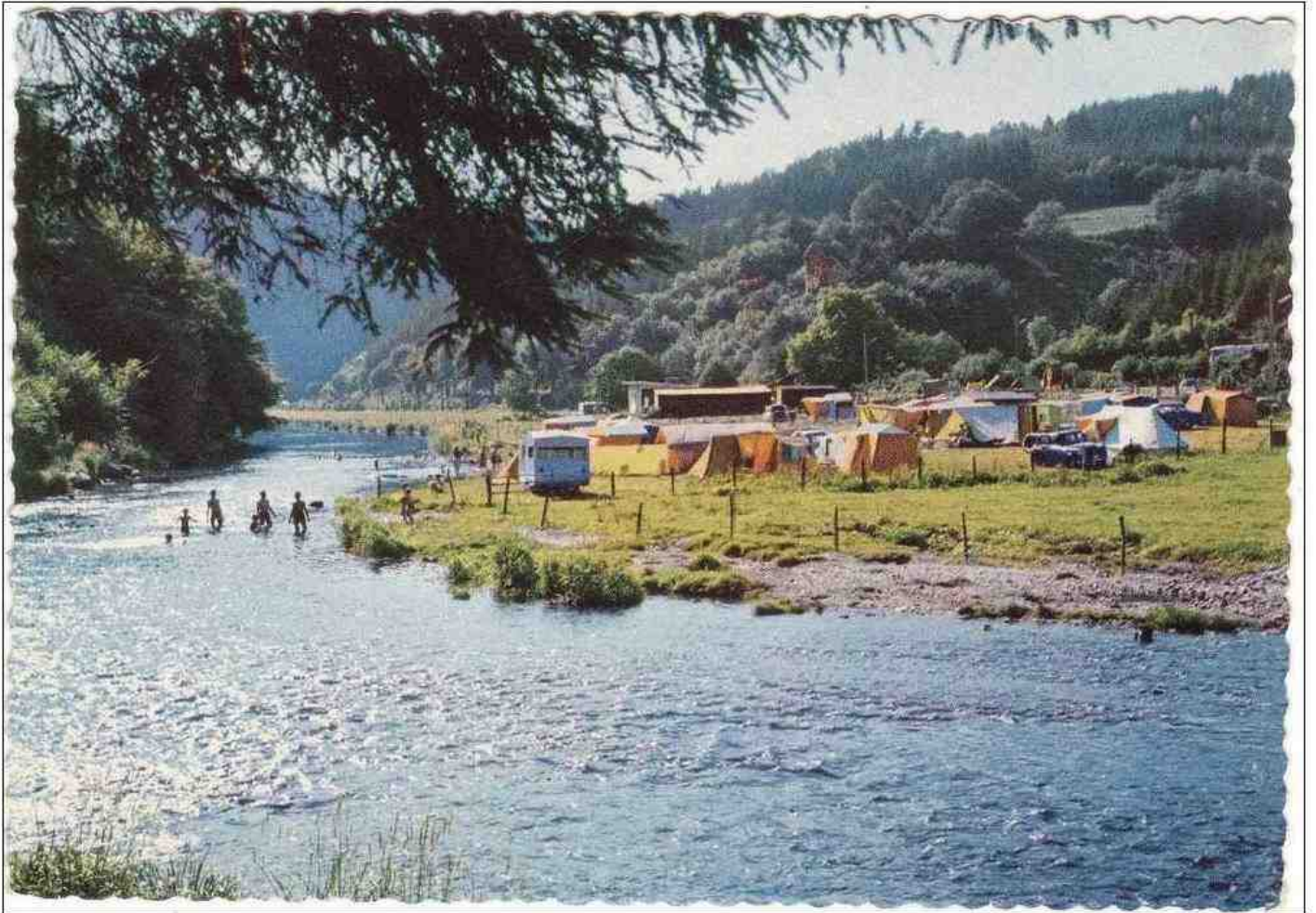
Om het plaatsje Braux voorbij te komen moesten we over een weg die deels opgebroken was. Er werden nieuwe leidingen gelegd, maar echt hinderlijk was het niet. We hadden inmiddels wel wat honger gekregen en slaagden er maar niet in een eetgelegenheden te vinden. We legden onze verwachtingen nu in de volgende plaats. Na weer een flinke bocht in de maas kwamen we in Joigny sur Meuse. Veelbelovend lagen er een paar pleziervaartuigen aan de lokale aanlegkade. Hier gingen we de brug over het dorp in, in de hoop dat we wel een café-restaurant of een winkel zouden vinden. Maar ook hier kwamen we bedrogen uit..



Dan maar verder over een dijkje waar aan de ene zijde een oude rivierarm ligt en aan de andere kant de Maas. Nog drie-en-een-halve kilometer en dan kwamen we aan op ons eindpunt, Nouzonville. Daar vonden we aan de overkant van de brug een bakker die ook kant en klare broodjes in de toonbank had liggen. Daar een paar van gekocht en toen op zoek naar het station. Toen we dat gevonden hadden langs de Maas ons broodje gegeten.

Om vijf voor drie hadden we al een trein en een half uur later stonden we op het station van Revin. Opvallend was dat de prijs voor de kaartjes bijna het dubbele was dan twee dagen eerder voor bijna, qua lengte, eenzelfde traject.

Hoe dan ook, we hebben in een week tijd een prachtige ontdekkings-tocht per fiets gemaakt in een eveneens prachtige extra vakantie-week die we onszelf hadden toebedeeld. De weergoden waren ons goed gezind geweest. Voor iedereen die bezigheid zoekt in zijn vakantie en graag buiten is, is dit een aanrader. Wij hebben er in ieder geval van genoten. Gerda & Léon Janssen.



De kaartclub

www.delcampe.net

Maboge

Maboge had vroeger een eenvoudige camping. Deze is nu verdwenen maar er is nog voldoende vertier om er nog eens te kijken. Maboge is mooi toeristisch en bosrijk dorpje langs de Ourthe en erg geliefd is bij vissers. Niet ver van de St.-Rochuskerk ligt, waar vroeger de camping was, het gratis strand en kan er in de rivier gezwommen worden. Er staan verder twee barbecuetoestellen, kinderspelen, een cafetaria, omkleedcabines en douches. Maboge is ook het vertrekpunt voor de afvaart van de Ourthe met een kajak.

Om een beeld te krijgen van het verleden is niets zo handig als oude geschriften en vergeelde foto's. Vroeger stond hier een indrukwekkend eikenbos, wat samen met de waterkwaliteit de reden was waarom vanaf de 17e eeuw heel wat leerlooierijen opgericht werden, zowel in La Roche als in Houffalize, en dat tot het begin van de 20e eeuw. De productie van « run », gemalen eikenschors, was van het ontschorsen tot het malen een belangrijke activiteit. De vrijgekomen gronden werden dan als weidegrond gebruikt. Vooral schapen graasden graag op de heide.

(Bron : Maison du tourisme d'Houffalize-La Roche) Toeristisch kantoor: VVV Kantoor van Houffalize-La Roche Tel:+32 (0) 84/36.77.36. Email: info@coeurdelardenne.be Web: <http://www.coeurdelardenne.be>

Open : alle dagen van 9 tot 17u. behalve 1/1 en 25/12. Van 01/07 tot 31/08 : van 9 tot 19u.30



Retouradres:

Pelckmans Patrick
 Binnenweg 30
 2950 Kapellen

Driemaandelijks tijdschrift P409433

Afgiftekantoor 8210 Zedelgem



Boetiek Clubartikelen



Onderstaande artikelen zijn te koop in de clubwinkel van Goedele Jacob:

Kleding:	T-shirt	€ 10,00	T-shirt kind	€ 8,00
	Polo	€ 15,00	Sweater	€ 20,00
	Fleece vest	€ 30,00	Damestopje	€ 20,00

Stickers:

Belgian Oldtimer Caravan Club



Sticker groot (logo) : € 13,00



Sticker klein: € 2,00



Vaantje: € 11,00

Goedele heeft bij treffens diverse spullen bij zich, maar als je zeker wilt zijn van een bepaalde maat van een kledingstuk, dan is het aan te raden, dit vooraf bij haar te bestellen.

Telefoon: +32- 479 45 85 11 of E-mail: boetiek@bocc.be

Den Trekker is een uitgave van de:

Belgian Oldtimer Caravan Club

(B.O.C.C. - vzw)

www.BOCC.be

Redactie:

Leon Janssen en Wilma Lueb [Clubblad@BOCC.be]

Heeft U ook een leuk verhaal, kopij of idee voor ons clubblad? LAAT HET ONS WETEN!

Het volgende clubblad verschijnt eind juni 2014.

Inzendingen voor de volgende editie moeten toekomen bij de redactie, ten laatste op:

6 juni 2014

Secretariaat/ Kasbeheer:

Heidi Van Belle

Secretariaat@BOCC.be

Rekeningnummer: 738 0163387 61

BIC: KREDBEBB

IBAN: BE62 738 0163387 61

Op naam van: BOCC

Indien jullie vragen, opmerkingen en/of tips hebben in verband met het secretariaat dan hoor ik het graag.

Foto's Karl Zijlstra

Veel van onze artikelen en verslagen komen tot stand met behulp van de foto's uit de albums van Clubfotograaf Karl Zijlstra, sinds kort ondersteund door 2 hulpfotografen Sven Vancanneyt en Mario de Bruyne.

De albums van Karl zijn te zien op:

<http://community.webshots.com/user/kahazet>

en via een link op www.bocc.be

