



**Vlaamse vereniging
tot het behoud**

**van
historische vaartuigen vzw**

www.historisch-vaartuig.be

Nieuwsbrief 34 september 2009

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

Agenda:

Ledenvergadering
La Royale
Materlarenplein 6 - Leuven
17 oktober - 14 uur

Boom jaarmarkt
10 t/m 13 oktober 2009

Leden die met hun vaartuig aan een evenement willen deelnemen melden zich best nog even aan bij het bestuur.

Uw bestuur:

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

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

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

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

E-mail:

info@historisch-vaartuig.be

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

Beste leden,

Een hele reeks evenementen zijn ondertussen alweer de revue gepasseerd sinds de vorige nieuwsbrief. Topweekend voor ons was ongetwijfeld het weekend van Open Monumentendag met op zaterdag 12 september de officiële opening van onze ligplaatsconcessie met aansluitende receptie en barbecue, en op zondag de Open Monumentendag zelf.

Zaterdag bood het prachtige weer ons alle kansen om de inhuldiging mooi te laten verlopen, zondag was echter guur en fris hetgeen de grote stroom publiek die we de voorbije jaren hebben zien aangroeien heeft tegengehouden. De bezoekers die er wel geweest zijn waren echter allen zeer geïnteresseerd en positief gestemd. Onze dank aan allen die door hun aanwezigheid of medewerking voor het welslagen van dit weekend hebben gezorgd. Kijk verderop in deze nieuwsbrief voor een fotoverslag van het weekend!

Enkele van onze leden namen ook deel aan de Baasroodse Scheldefeesten en nog wat meer leden namen deel aan WaterkAnt. Een (foto)verslag van deze laatste twee evenementen ziet u wellicht in een volgend editie verschijnen. Binnenkort is dan nog de Boomse jaarmarkt op de evenementenkalender, voor degenen die in Mechelen een ligplaats hebben zowat een thuiswedstrijd.

Uw bestuur buigt zich ondertussen over verschillende dringende zaken die we ook tijdens de ledenvergadering van 17 oktober te Leuven aan u willen voorleggen. Denk er aan dat u indien u werkend lid bent en niet kan aanwezig zijn een schriftelijke volmacht (via e-mail mag ook) geeft aan een ander lid. Bij te weinig aanwezige werkende leden en volmachten moeten we nog een keer een vergadering bijeen roepen en dat zou zonde zijn van ieders inspanningen.

We kijken er naar uit u te verwelkomen op de ledenvergadering in La Royale, Martelarenplein 6 te Leuven op zaterdag 17 oktober vanaf 14u!

Namens het bestuur, uw voorzitter

Dirk Ramakers

Open Monumentendag aan het Zennegat – 12 en 13 september 2009

een verslag in foto's

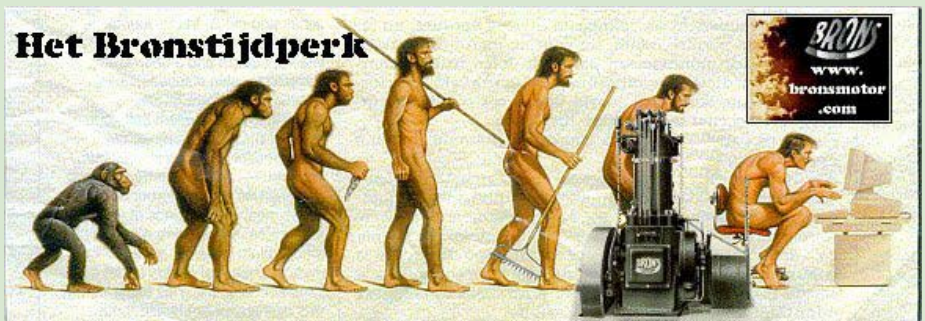
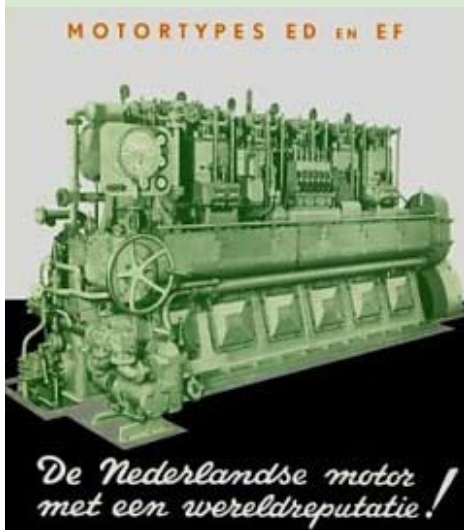




Brons

Door Wim de Graaf van de IJtunnel I
met dank aan Ad Langelaar (www.bronsmotor.com)

Jan Brons werd op 20 januari 1865 geboren in het Groningse Wagenborgen. Zijn vader had een timmerwerkplaats en bouwde ook huizen en boerderijen. Juist bij deze klussen kwam hij in aanraking met de nieuwere technieken zoals bv. dorsmachines. Tijdens reparaties aan dit soort machines en andere werktuigen werd goed gekeken naar de werking. Vooral in de wintertijd werd hier heel wat tijd aan besteed.



De eerste motor die bouwvakker Jan Brons uit het Groningse Wagenborgen in 1891 bouwde, wilde niet lopen. Geen wonder, want in het boekje dat hij gebruikte, was het Engelse woord "petrol" vertaald door "petroleum" in plaats van "benzine". Rudolf Diesel was rond 1890/1900 druk bezig met de ontwikkeling van zijn dieselmotor. Dit wilde niet zo best lukken aangezien het inbrengen van de brandstof best wel lastig was. Deze brandstof moest tegen een compressiedruk van ongeveer 40 bar in de cilinder gebracht worden. Rudolf Diesel had wel de mensen en machines om deze speciale onderdelen te maken. Jan Brons die inmiddels wat boeken over deze motor had gelezen, kon dit niet. Toch wilde Jan graag zo'n motor bouwen en bedacht een soort hulpzuigertje voor het inbrengen van de brandstof. Het werkte niet, maar met een kleine aanpassing was het verstuiverbakje geboren. De eerste "bakjesknapper" liep.

Jan Brons had een ontdekking gedaan die hem wereldberoemd zou maken. Hij maakte een motor die zonder brandstofpomp en verstuiver op diesel of gasolie kon lopen. Het principe heet kortweg "gasverstuiving". Voor die tijd was dit een sensationele ontdekking omdat dit veel goedkoper was dan de systemen van de concurrenten en er werd dan ook patent verleend op deze uitvinding. De vraag naar deze motor was zo groot dat men besloot een geheel nieuwe fabriek te bouwen aan het Damsterdiep in Appingedam. Op 1 april 1907 startte de nieuwe fabriek met 47 man personeel. Door de jaren heen waren er topjaren maar ook dieptepunten zoals de crisisjaren en beide wereldoorlogen.



Deze ups and downs vinden wij ook terug in de totale motorvermogens die per jaar werden afgeleverd. De gegevens van de volgende tabel kunnen afwijken van de werkelijkheid, de basisgegevens komen uit de boeken "Volle Kracht Vooruit" en "Van Bakjesknapper Tot Turbodiesel". Op deze gegevens zijn wat rekenkundige bewerkingen op los gelaten.

Jaar	Aantal pk's	Aantal motoren	Gemiddeld aantal pk/motor	Mensen in dienst	Oppervlakte terrein	Oppervlakte gebouwen
1907	500 Pk	33	15 pk	60	19.382 m ²	1.375 m ²
1911	3.900 Pk	260	15 pk	100	28.241 m ²	3.000 m ²
1916	4.000 Pk	133	30 pk	205	28.241 m ²	5.130 m ²
1924	7.000 Pk	250	28 pk	160	53.941 m ²	5.130 m ²
1929	7.500 Pk	192	39 pk	280	57.341 m ²	10.200 m ²
1933	2.500 Pk	33	75 pk	80	57.341 m ²	10.200 m ²
1938	9.800 Pk	75	130 pk	235	57.341 m ²	10.200 m ²
1945	900 Pk	18	50 pk	260	57.341 m ²	10.200 m ²
1956	15.000 Pk	60	250 pk	440	68.031 m ²	12.100 m ²
1962	22.300 Pk	48	465 pk	410	72.000 m ²	12.600 m ²
1967	13.050 Pk	17	750 pk	366	onbekend	onbekend
1975	30.700 Pk	23	1335 pk	500	onbekend	onbekend

In 1957 werd het 50 jarig jubileum gevierd en verscheen ook het gedenkboek "Volle Kracht Vooruit", waarin de eerste 50 jaar prachtig worden beschreven. **Dit boek wordt herdrukt, u kunt zich hiervoor inschrijven bij de Bronsstichting à € 39,50 per boek.**

De ontwikkelingen gingen verder en ook de motorvermogens stegen fors, van de GB motor werd een V-motor gemaakt en zo werd de GV motor geboren. Vanaf 1971 werkten Brons, Bolnes en Industrie samen in de Nederlandse Motoren Combinatie. Helaas trok Bolnes zich terug zodat de ontwikkeling van de turbodieselmotor volledig uitgevoerd (en betaald!) moest worden door Brons en Industrie. In de tabel hierboven zag u dat er in 1975 totaal 500 man in dienst was, dit was dus het personeel van beide fabrieken aangezien er ook op beide locaties werd gebouwd. In het jaar 1976 fuseerde Brons met Industrie uit Alphen a/d Rijn, maar de ziel was er toen al uit.

De fabriek is in 1989 overgenomen door het Amerikaanse bedrijf "Waukesha", dat onder zijn eigen naam nog steeds motoren maakt in Appingedam. Helaas is de motorenproductie van Waukesha gestopt en de onderdelenlevering voor Bronsmotoren verkocht per december 2004. Een einde aan 100 jaar motoren bouwen in Appingedam.

Motorkaarten, tekeningen en andere documentatie vindt u in het Bronsmotoren archief. Op dit moment wordt deze enorme partij met gegevens nog verder uitgezocht en ingevoerd in de computer. De naam Brons bestaat nu niet meer, maar zijn oude motoren gaan nog een mensenleven lang mee. Er zijn veel motoren gemaakt in al die jaren en we vinden ze vandaag de dag nog steeds terug in hun oude glorie.



Veiliger Varen tot Behoud van Historische Vaartuigen

Stel jezelf eens de volgende vragen:

- In wat voor noodsituaties kan ik op het water zoal terecht komen?
- Heb ik de juiste middelen aan boord om drama's te voorkomen?
- Weet ik in nood correct te handelen?

Met stukjes tekst van het internet zoals www.watersportcalamiteitendraaiboek.nl en vaartips.nl wil de VVBHV door middel van de nieuwsbrief en de website haar leden enkele nuttige tips geven die het varen veiliger kunnen maken. In de komende nieuwsbrieven zal deze rubriek dan ook telkens terug keren.

Deze maand: het varen zelf. Druk bevaren rivieren en kanalen zijn niet altijd een pretje voor de pleziervaart. De beroepsvaart kan lastige, steile hekgolven produceren, weerkaatsend tussen de rechte oevers, waardoor je flink aan het rollen of stampen gaat. De beroepsvaart vaart gemiddeld sneller dan pleziervaart en heeft in principe bijna altijd voorrang. Meestal zijn er bijzondere bepalingen van toepassing. Een goede voorbereiding is dan ook noodzakelijk.

Denk hierbij aan:

- de technische staat van het schip.
- de uitrusting.
- de voorbereiding.
- de regels van goed zeemanschap.

Technische staat

Op woelige vaarwegen is het niet prettig wanneer de wet van Murphy toeslaat. Een technische storing komt dan bijvoorbeeld wel heel erg slecht uit. "Kleine" problemen kunnen vaak "grote" gevolgen hebben. Zorg er dan ook voor dat je schip technisch in orde is zodat het risico op dit soort problemen aanzienlijk kleiner wordt.



Uitrusting schip

Zorg dat je schip toereikende en in orde zijnde uitrusting heeft. In het Scheepvaart Reglement Gemeenschappelijke Maas is zelfs een artikel opgenomen dat het aan boord hebben van bepaalde uitrusting verplicht stelt. Denk hierbij aan reddingsvesten en –boeien of noodsignalen. Lees ook eens iets over vlag- en geluidssignalen. De kans dat je ze nodig hebt mag dan klein zijn, maar je wordt er nooit dommer van. Het noodlot slaat altijd onverwacht toe. Denk er bovendien aan dat je op het water meestal slecht bereikbaar bent voor hulpdiensten.



Vorbereiding

Voor je je op ruig water begeeft is het van belang dat je controleert of alles aan dek goed vast zit. We zijn allemaal wel eens een handdoek, puts of zwembroek verloren door een harde windvlaag of onverwachte golf, nietwaar? Denk ook aan het afsluiten van luiken, ramen of deuren. Begeef je enkel aan dek als dit strikt noodzakelijk is.

Zorg er ook voor dat je nood-, waarschuwings- en geluidssignalen kunt herkennen, maar ook zelf kunt uitzenden wanneer dit nodig is. Je kan ze o.a. vinden in de Wateralmanak van de ANWB.

Lees verder op www.historisch-vaartuig.be!

Hier vind je de regels van goed zeemanschap – een overzicht van de do's en don'ts op het water.

(klik op de link en je wordt doorgestuurd naar de website!)

Van het ledenfront,

Welkom nieuwe leden :



He-An

Naam eigenaar: Henk van Bommel

Type schip: motorsleepboot

Werf: Bonn en Mees,
Rotterdam (Nederland)

Bouwjaar: 1924

Afmetingen: 17,35 x 4,20 x 1,70

Motor: 265 pk Mitsubishi S6B mptk

Bouwjaar motor: 1982

Keerkoppeling: Lohman, bouwjaar
onbekend, vertraging 1:3

Thuishaven: Lobith, Nederland



Sterre der Zee

Naam eigenaar: Louw Woltheus

Type schip: motorsleepboot

Werf: Botje en Ensing, Groningen (Nederland)

Bouwjaar: 1914

Afmetingen: 17,00 x 3,54 x 1,65

Motor: 135 pk MWM RH 135

Bouwjaar motor: ca. 1935

Keerkoppeling: Brevo, bouwjaar 1950,
vertraging 1:1

Thuishaven: Zalk, Nederland



Op de valreep,

Op het laatste moment kwam nog deze uitnodiging binnen

Beste,

Promotie Binnenvaart Vlaanderen vzw organiseert op dinsdag 10 november as de studiedag "Watererfgoed en ontstaan van de (water)sport" met de volgende agenda:

14.00-14.30	Ontvangst met koffie
14.30-14.40	Inleiding, door ir. Jan Balduck, voorzitter van de Werkgroep Recreatie
14.40-15.30	Ontstaan van de (water)sport, door dr. Marijke den Hollander
15.30-15.40	Pauze
15.40-16.30	Watererfgoed Vlaanderen vzw, door prof. dr. Eric Van Hooydonck
16.30-17.00	Napraten bij een drankje

Locatie: Roeiclub Wijnegem, Stokerijstraat 84, 2110 Wijnegem
(routebeschrijving op www.roeien.be).

Graag nodigen wij u en uw geïnteresseerde collega's en kennissen uit om hieraan deel te nemen.

Om praktische redenen is het belangrijk dat iedereen die graag aanwezig is, zich inschrijft voor donderdag 5 november. Dit kan door een email te sturen naar veroniquesterkens@binnenvaart.be met vermelding van uw naam en organisatie.

**Wij hopen u op 10 november te mogen verwelkomen.
Met vriendelijke groeten / Best regards**

Véronique Sterkens
Promotie Binnenvaart Vlaanderen
Straatsburgdok Noordkaai 1A n 2030 Antwerpen
tel.: +32 3 20 20 518 - fax : +32 3 20 20 524
www.waterrecreatie.be n www.binnenvaart.be n pbv@binnenvaart.be

Zij die interesse hebben kunnen zich inschrijven.