VVBHV

Vlaamse vereniging tot het behoud van historische vaartuigen vzw

www.historisch-vaartuig.be

Nieuwsbrief 40 - maart 2010 Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

Agenda:

Havenfeesten Blankenberge:
13 t/m 16 mei 2010

Escale à Gravelines:
22 en 23 mei 2010

27-30 mei 2010 :
Oostende voor Anker
'Oostendse kapers'

4-6 juni 2010 : Port de Calais

19-20 juni 2010 :
Panheel maritiem (NL)

10-13 juli 2010 : Sail Antwerpen

Havenfeesten Turnhout:
15 augustus 2010

28-29 aug 2010 :
Temse in de Wolken

12 sept 2010 :
Zennegat Open Monumentendag
'de 4 elementen'

9-12 oktober 2010 :
jaarmarkt te Boom

Uw bestuur:

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

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

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

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

E-mail:
info@historisch-vaartuig.be
redactie nieuwsbrief:
vvbhvredactie@yahoo.com

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

Beste leden,

We gaan ook deze maand verder op de poëtische toer, dit keer met een bekend gedicht van Guido Gezelle, "Het Schrijverke". Meer over de dichter verderop in de nieuwsbrief.

schrijverke: draaikever, een soort watertor
winklende: scherpe bochten beschrijvend
kabotseken: mutsje
spegelend: spiegelend
zo zeer: zo snel
kwietelen: kwelen
kapoteken: manteltje

O krinkelende winklende waterding,
met 't zwarte kabotseken aan,
wat zie ik toch geren uw kopke flink
al schrijvend op 't waterke gaan!
Gij leeft en gij roert en gij loopt zo snel.
al zie 'k u noch arrem noch been;
gij wendt en gij weet uwen weg zo wel,
al zie 'k u geen oge, geen één.
Wat waart, of wat zijt,
of wat zult gij zijn?
Verklaar het en zeg het mij, toe!
Wat zijt gij toch, blinkende kopke fijn,
dat nimmer van schrijven zijt moe?
Gij loopt over 't spegelend water klaar,
en 't water niet méér en verroert
dan of het een gladde windje waar,
dat stille over 't water voert.
o Schrijverkes, schrijverkes, zegt mij dan,
met twintigen zijt gij en meer,
en is er geen een die 't mij zeggen kan: -
Wat schrijft en wat schrijft gij zo zeer?
Gij schrijft, en het staat in 't water niet,
gij schrijft, en 't is uit en 't is weg;
geen Christen en weet er wat dat bediedt:
och, schrijverke, zeg het mij, zeg!
Zijn 't visselkes daar ge van schrijven moet?

Zijn het kruidekes daar ge van schrijft?
Zijn 't keikes of bladtjes of blomkes zoet,
of 't water, waarop dat gij drijft?
Zijn 't de vogelkes,
kwietlende klachtgepiep,
of is 'et het blauwe gewelf,
dat onder en boven u blinkt, zo diep,
of is het u, schrijverken zelf?
En 't krinkelende winkelende waterding,
met het zwarte kapoteken aan,
het stelde en het rechtte zijne oorkes flink,
en 't bleef daar een stondeke staan:
"Wij schrijven," zo sprak het, "
al krinkelen af
het gene onze Meester, weleer,
ons makend en lerend, te schrijven gaf,
één lesse, niet min nochte meer;
wij schrijven, en kunt gij die lesse toch
niet lezen, en zijt gij zo bot?
Wij schrijven, herschrijven
en schrijven nóg,
den heilige Name van God!"

We besluiten het stukje van het bestuur ook deze maand met een stukje poëzie van onze eigen Evarist van Camp van The Old Lady. Indien u bij het lezen van zoveel moois ook dichterlijke inspiratie krijgt, stuur dan een mailtje met uw eigen creatie naar het redactie-adres: vvbhvredactie@yahoo.com. U ziet het gegarandeerd terug in een van de volgende nieuwsbrieven!

Zeilen

hoor je de stilte
het fluisteren van de wind
die de zeilen streelt

zie je de wolk
maagdelijk wit
die met jou
mijn dromen deelt

en de aalscholver
die als een steen
naar de diepte duikt

zie de golven
die als een deken
zeegeheimen dekt

en onbewust
een diep verlangen
naar jou opwekt

laat me dromen
vele dagen saam met jou
helgre hemel, en water
als de lucht zo blauw

Dichterlijke groeten,

Namens het bestuur, uw voorzitter

Dirk Ramakers

Temse in de Wolken – 27 t/m 29 augustus

Beste varend erfgoed gepassioneerde,

Temse in de Wolken is een allesomvattend feest van de Scheldegemeente Temse,
die nog steeds bekend staat, zowel binnen als buiten onze grenzen, om zijn scheepvaartverleden.
De naam en de geschiedenis van Temse zijn ondeelbaar verbonden met de Boelscheepswerf en met het maritiem verleden van België en Vlaanderen in het bijzonder.
Het is vanuit dit gegeven dat Temse varend erfgoed een warm hart toedraagt.

Op 28 en 29 augustus viert Temse feest. Teneinde dit feest te verbinden met het nautische verleden van de omgeving hopen we u en uw varend erfgoed te mogen verwelkomen op de feestelijkheden. In samenwerking met de gemeente en de Koninklijke Temse Watersportvereniging willen we u hartelijk ontvangen op de site van de oude scheepswerf. De deelnemers kunnen naast een welkomstpakket en een kleine brandstofvergoeding rekenen op een exclusieve rondleiding in het Heraldische Museum van de Benelux te Temse. Elke avond wordt afgesloten met een prachtig vuurwerk op de Scheldeoevers – niet te missen!

We hopen u en uw varend erfgoed te ontmoeten in Temse. De organisatoren zullen er alles aan doen om u en Temse een mooi weekend te bezorgen. Inschrijven kan via het bijgevoegde formulier.

Tot ziens op de Scheldeoever te Temse!

Vriendelijke groet,

Broos Colman
Tslb Brabo-3
0(032)476 52 22 64
cybro@skynet.be

Programma Temse in de Wolken 27 tot 29 augustus 2010

Vrijdag 27/08

10u00 Aankomst der schepen

14u00 Aanwijzen van definitieve ligplaats

18u00 Welkomstwoord door de eerste schepen van de gemeente Temse. Briefing voor de schepen die deelnemen aan de botenwijding te Branst “Zates” aan dek van de “Vrouwe Nele”, indien nodig in de tent aan de loopbrug.

Zaterdag 28/08

10u30 Welkom aan schippers en bemanning in de vergaderzaal van de KTWV.
Openingspalaver

12u00 Openblazen van het evenement door de scheepstoeters

12u00 Open schip door de deelnemende schepen*

14u00 Vertrek van de schepen die deelnemen aan de botenwijding te Branst.*
Schepen die dit wensen kunnen publiek meenemen.

15u00 Botenwijding te Branst*

16u00 Terugkeer van de deelnemers aan de botenwijding*

18u00 Einde open schip

19u00 Pendeldienst naar Branst.
Drank en frietjes aangeboden aan de bemanningen door herberg “Zates” te Branst.

22u45 Groots vuurwerk op de Schelde te Temse

Zondag 29/08

10u30 Exclusief bezoek aan het museum voor Heraldiek te Temse
voor schippers en bemanning*

12u00 Openblazen van het evenement door de scheepstoeters

12u00 Open schip door de deelnemende schepen*

16u00 Vlootshow voor de rede van Temse van de deelnemende schepen*

18u00 Einde open schip

18u30 Afscheid aan schippers en bemanning in de vergaderzaal van de KTWV
Slotwoord door de burgemeester van Temse.

22u45 Groots vuurwerk op de Schelde

* Deze activiteiten zijn facultatief.

Bijkomende info Temse in de Wolken

Afmeren

Het afmeren van de schepen gebeurt aan de steigers van de Temse Watersportvereniging. De twee meest opwaartse vlotsteigers worden voor het evenement vrijgemaakt. Een definitief afmeerplan wordt u bezorgd tien dagen voor het evenement. De steigers zijn voorzien van water- en elektriciteitsaansluiting.

Botenwijding te Branst “Zates”

De botenwijding te Branst is een aloud gebruik op de Schelde. Deelname is uiteraard vrijblijvend maar de ervaring van vorig jaar heeft aangetoond dat stalen schepen na de wijding een sterk verminderde corrosievorming vertonen, voor polyester vaartuigen is osmose na de wijding een onbestaand probleem en de prachtige houten boten zijn na de besprenkeling door gewijd water vrij van kalafaatwerk gedurende een bijzonder lange tijd.

Voorzieningen

Naast elektriciteit en water heeft de club ook als vrijwel enige in Vlaanderen een bunkerstation voor scheepsdiesel op hun steiger.

Veiligheid

Tijdens het evenement zal de scheepvaartpolitie prominent aanwezig zijn.
De doorgaande beroepsvaart zal gevraagd worden hinderlijke golfslag te vermijden.

Havenmeester

De reguliere havenmeesters van Temse zijn tijdens het evenement alom tegenwoordig, voor de historische vaartuigen worden ze bijgestaan door Broos.

Havenmeesters Temse: Moortgadt Marcel
0475/62 45 31

Stuer Gerard
0477/26 41 07

Colman Broos
476/52 22 64

Tijdens het evenement wordt kanaal 72 op de VHF geplaatst.

Deelnemingsformulier

27, 28 en 29 augustus 2010:

Temse in de wolken - Reünie van historische schepen

Ondergetekende,

Mevrouw/Mijnheer:

Straat :

Postcode:

Gemeente:

Telefoon:

Mobiele telefoon:

E-mail:

wenst deel te nemen aan 'Temse in de wolken' met

Naam van het schip:

Thuishaven:

Eigenaar:

Type schip:

L.O.A:

Br:

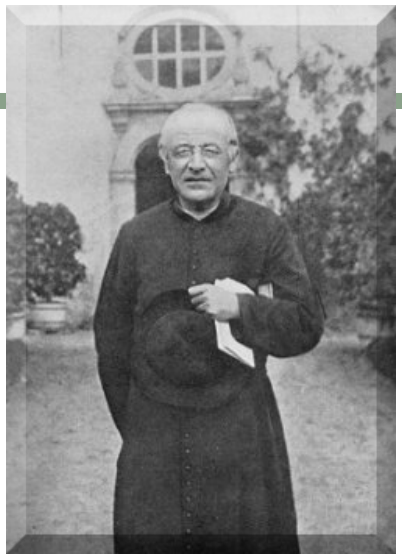
D:

Historiek:

Inschrijven kan bij Broos Colman:
via e-mail cybro@skynet.be of telefonisch op nummer 0476/52 22 64

Guido Gezelle

Bron: wikipedia



Guido Gezelle werd geboren in Brugge op 1 mei 1830.
Hij was een Vlaamse lyrische en hekeldichter en vertaler.
Hij werd vooral bekend om zijn fijnzinnige gedichten over de natuur en zijn beeldend taalgebruik. Hij werd geboren als oudste kind van Monica Devrieze en Pieter Jan Gezelle, een hovenier.
In zijn geboortehuis aan de Rolweg 64 bevindt zich momenteel het Guido Gezellemuseum. Guido was de oom van de beroemde Vlaamse schrijver Stijn Streuvels (Frank Lateur).

In 1854 werd hij tot priester gewijd. Gezelle werd leraar poëzie aan het Klein Seminarie van Roeselare, waar hij ook het laatste deel van zijn priesteropleiding deed. Hij had zeer hechte vriendschapsrelaties met zijn leerlingen, onder andere met Eugène van Oye, voor wie hij “Dien Avond en die Rooze” schreef. In 1860 werd hij na moeilijkheden ontslagen en naar Brugge overgeplaatst, waar hij onderrector werd van de Engelse kostschool en na opheffing daarvan leraar aan het Engelse seminarie. In 1865 werd Gezelle benoemd tot onderpastoor van de Walburgakerk te Brugge, later tot onderpastoor in Kortrijk en in zijn laatste jaar tot bestuurder van een Frans nonnenklooster.

Gezelles eerste dichtbundel was getiteld “Dichtoefeningen”. De voor die tijd onorthodoxe, niet-verheven taal waarin hij dichtte werd buiten West-Vlaanderen aanvankelijk niet bijster gewaardeerd. In het noorden van Nederland vond men hem veel te Vlaams in zijn taalgebruik. Ook werd hij, vooral van liberale kant, hevig aangevallen om het religieuze karakter van veel van zijn dichtwerk. Gezelles bundels “Gedichten, Gezangen en Gebeden” en “Kerkhofblommen” werden uitgegeven tijdens zijn leraarstijd in Brugge.

Gezelle ontpopte zich ook als hekeldichter. Onder de schuilnaam “Spoker” figureerde hij met zijn satires op het politieke toneel. Als kapelaan en priester zette hij ook zijn literaire gaven in om de gelovigen christelijke deugden bij te brengen. Hij richtte het gezinsblad Rond den Heerd op, waarin hij schreef over heiligen, liturgische onderwerpen, flora, fauna en oude volksgezegden. Het volschrijven van het blad en toenemende financiële moeilijkheden en rompslomp eisten echter zoveel van hem, dat hij ziek werd. Toen hij bovendien hoorde dat er allerlei beschuldigingen over hem de ronde deden, vluchtte hij uit Brugge weg naar Kortrijk, naar een bevriende deken. Deze bezorgde hem in 1872 een aanstelling als kapelaan in de O.L. Vrouwekerk, wat hij tot 1889 zou blijven. De leiding van “Rond den Heerd” werd in 1871 overgenomen door Adolf Duclos. Gezelle stichtte in 1890 een nieuw tijdschrift, “Biekorf”.

gedenksteen voor de ouders van Guido Gezelle in Kortrijk

Na enige tijd hervatte hij het dichten. Een van de uitgaven uit die tijd is de populaire bundel “Zielegedichtjes”. Langzamerhand steeg hij als dichter in aanzien, hoewel zijn werk buiten West-Vlaanderen nog altijd weinig aandacht kreeg. In 1880 verscheen “Liederen, Eerdichten et Reliqua”, een bundel met schoonheidsgedichten, humoristische vertellinkjes en vertaalde gedichten.

Gezelle is altijd blijven doorstuderen, voornamelijk literatuur. Vooral de “Vlaamse taal” ging hem aan het hart. In Kortrijk begon hij een nieuw blad, getiteld “Loquela” en met een kring getrouwen legde hij een enorme verzameling woorden aan. Na zijn dood werden 150.000 “papierlingskes” met woordverklaringen gevonden. Hij bleef ook vertaalwerk doen. Het werd hem, ondanks zijn kapelaanswerk mogelijk gemaakt relatief veel tijd aan zijn literaire werkzaamheden te besteden. Geleidelijk aan kwam hij zijn inzinking te boven en ook buiten West-Vlaanderen begon de waardering voor zijn werk toe te nemen. Het lukte hem zijn lyrische dichtkunst weer te hervatten, waarmee zijn dichterschap een tweede, meer doorleefde en gerijpte bloeitijd beleefde. De gedichten van deze periode werden in 1893 gebundeld in “Tijdkrans”.

Kritiek op zijn taalgebruik was er nog altijd, maar hij kreeg een pleitbezorger in de figuur van August Vermeylen, die Gezelle de “grootmeester van de Vlaamse poëzie” noemde. Ook in Noord-Nederland kregen zijn gedichten meer bekendheid. Nadat in Vlaanderen de vernieuwingsbeweging in de poëzie Van Nu en Straks en in Nederland De Nieuwe Gids voor een frisse wind in het literaire landschap zorgden kwam er meer algemene waardering voor de gedichten van Gezelle.

In 1896 schreef hij in totaal 87 gedichten, de meeste door middel van een langdurig geworstel met woorden. In 1897 verscheen de bundel “Rijmsnoer om en om het jaar”, waarin gedichten over de schepping staan, of liever gezegd: de scheppingsorde, door de seizoenen via de opeenvolgende maanden te beschrijven. Ook “Tijdkrans” toonde al zijn behoefte aan weergave van deze ordening die hij om zich heen bespeurde. Beide bundels tonen onder meer aan hoe intens Gezelle kon genieten van allerlei details en gebeurtenissen in de natuur en hoe hij in woordspel wist te vangen wat hij met zijn zintuigen waarnam.

De laatste paar jaar van zijn leven trok Gezelle zich steeds meer uit het openbare leven terug. Hij concentreerde zich onder meer op het werk van de 14e-eeuwse mysticus Jan van Ruusbroec. Geleidelijk aan namen zijn krachten af en het voltooien van een grote vertaalopdracht van de overheid vergde veel van hem. Hij kreeg nog een aanstelling als geestelijk raadsman in een Engels nonnenklooster te Brugge en accepteerde zijn verhuizing, hoewel hij er eigenlijk niet meer de kracht voor had. Korte tijd later werd hij ziek. Op 27 november 1899 stierf hij, 69 jaar oud. Zijn laatste woorden werden opgetekend door zijn neef Caesar Gezelle, die bij zijn sterven aanwezig was:

“ ‘k Geloof dat ik altijd geleefd hebbe in eenvoud en oprechtheid des harten.”

en

“ ‘k Hoorde zo geerne de veugelkens schufelen” (fluiten).

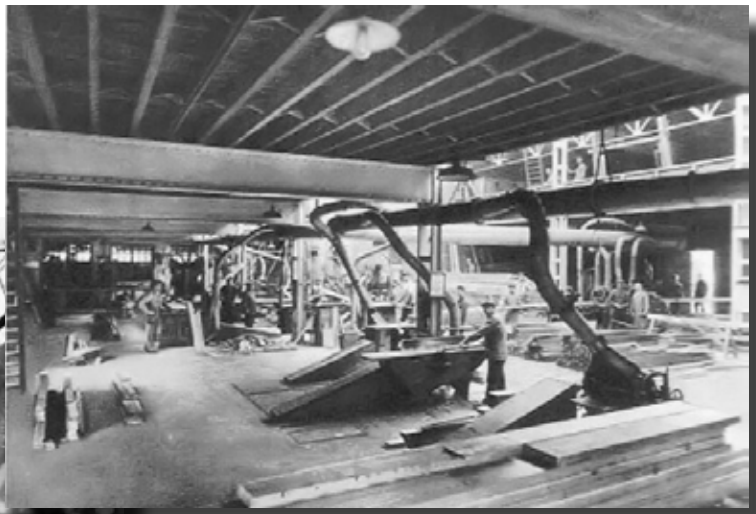
De Boelwerf – het rijke maritieme verleden van Vlaanderen

Door Wim de Graaf, IJtunnel 1

Bronnen: Vak- en Ambachtschool Temsche, met dank aan archief Broeders van Liefde Gent 1925
"Boelwerf erfgoed om te koesteren" van Lieven Muësen
Inhuldigingsbrochure van de gemeente Temse, tekst werd ontleend aan volgende publicatie: Johan Dambruyne, Inventaris van het archief van de N.V. Boelwerf Vlaanderen en rechtsvoorgangers, 1868-2005 (Rijksarchief België, Brussel, 2008), pp. 17-23

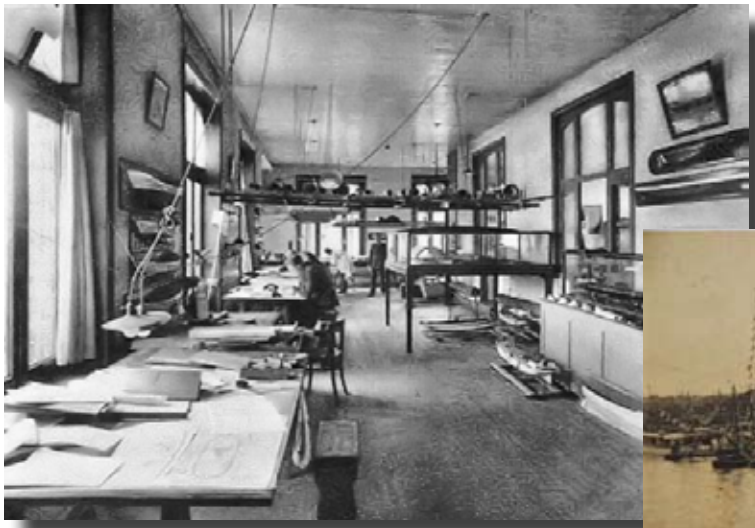
Van tjalk naar Congo schip (1829–1945)

De Boelwerf werd opgericht in Temse door Bernard Boel (1798-1872), oorspronkelijk timmerman op de scheepswerven van Antwerpen Zuid, in 1829. Hij was eigenaar van een smidse met schrijnwerkerij aan de 'kil' en ging zich toeleggen op het bouwen



van kleine vaartuigen. De eerste 50 jaar bouwde de scheepswerf houten scheepjes, voornamelijk tjalken, en werkten er slechts enkele werknemers (4 in 1870). Het bedrijfje bouwde gemiddeld 1 boot per jaar.

Bernard Boel werd bij zijn overlijden opgevolgd door zijn zoon Jozef Boel (1832-1914). Hij breidde het bedrijfje uit met een bouwloods. In 1895 werd de eerste ijzeren spits afgeleverd. Geleidelijk steeg het ritme der opleveringen, de tonnenmaat en ook het aantal werknemers. In 1904 werd Jozef Boel opgevolgd door zijn 2 zonen Cesar (1868-1941) en Frans (1870-1943). Het bedrijf heette toen "Jos. Boel en Zonen". Het hoogtepunt van de vooroorlogse periode was de bouw van Rijnsleepschip Graaf De Smet De Naeyer (1911), in die tijd het grootste binnenschip van Europa. Het bedrijf telde toen 200 werknemers en bestreek een oppervlakte van 11 ha.



Vanaf 1922 begon men met de bouw van een reeks Congo schepen. Deze schepen werden als bouwpakket geconstrueerd. Na de bouw in Temse werd het schip ontmanteld en ingescheept naar de Belgische kolonie Congo waar het terug in elkaar werd gezet en te water gelaten. Uit die tijd stammen ook de eerste Koninklijke bezoeken aan de werf.

Ondertussen breidde de werf verder uit onder het sterk industrieel beleid van Frans Boel, op het einde van zijn leven ook burgemeester van Temse. In 1930 telde het bedrijf reeds 680 werknemers.

In de jaren 1930 begon de werf zich naar de zeescheepsbouw te richten met kustvaarders, vissersvaartuigen en zeesleepboten. In WO II werden de eerste volwaardige zeeschepen gebouwd. De Boelwerf bleef actief tijdens de oorlog en werkte voor de Duitse bezetter. Jozef Boel, zoon van Frans Boel, betaalde na de oorlog de tol van de economische collaboratie van de werf en werd geïnterneerd. Het verzet was erg actief tijdens de oorlogsjaren. Sabotage van ondermeer tewaterlatingen bemoeilijkten de opleveringen. Zowel WO I als WO II zijn een blanke pagina in de meeste bronnen over de Boelwerf.

Naoorlogse bloeiperiode (1945-1980)

Na WO II kende de werf een internationale doorbraak o.l.v. Georges Van Damme (1907-1986), schoonzoon van Frans Boel. Gerespecteerd door zowel werknemers als kader was hij verantwoordelijk voor een enorme bloeiperiode. Nieuwe loodsen en kantoren werden opgetrokken, de meest recente technieken werden toegepast (lastechnieken, afschrijven door projectie, granailleren van platen, sectie bouw). De bouw van een nieuwe helling voor dwars tewaterlating in 1958 was een wereldpremière. De oppervlakte van de werf werd verdubbeld, het aantal werknemers nam toe tot 2100 in 1956.

In 1959 begon de werf ook met sloopactiviteiten. De Boelwerf kreeg een internationaal karakter en had een uitstekende reputatie. Landen als Rusland en Griekenland waren belangrijke afnemers. Ondertussen was de omvang van de schepen zo toegenomen dat in 1963 de doorvaartbreedte van de brug van Temse van 30 meter op 50 meter moest worden gebracht. Diversificatie bleef doorheen de jaren de orde van de dag: tankers, vrachtschepen, bulkcarriers, koelschepen, ferry's, fregatten. Naast scheepsbouw werden er ook zeer uiteenlopende constructies gebouwd zoals sluisdeuren, vlottende raffinaderij, drijvende dokken, brugdelen, opslagtanks.

Een nieuw administratief complex werd in gebruik genomen in 1969. Na een grondige verbouwing in 2005 werd dit omgevormd tot administratief centrum van de gemeente (AC De Zaat). Jammer genoeg is dit het enige gebouw dat nog overblijft van de hele site. De naam AC De Zaat verwijst naar het voormalige scheepswerfterrein dat door de lokale bevolking tot op vandaag De Zaat wordt genoemd.

De bestelling van de tot dan toe grootste methaantanker ter wereld de "Methania" leidde in 1973 tot de bouw van een nieuw droogdok om de afwerking en bouw van schepen tot 180.000 ton mogelijk te maken. Het werfterrein werd hiervoor nogmaals verdubbeld van 40 ha tot 85 ha. Later zou dit de laatste grote uitbreiding blijken die de Boelwerf heeft kunnen verwezenlijken.

In 1976 werd het sociaal gebouw Den Esch in gebruik genomen. Het deed dienst als refter en polyvalente ruimte voor feesten. Later was het ook de plaats waar heel wat vakbondsbijeenkomsten zijn georganiseerd met het "open-micro"-forum. Toen de werf in 1979 haar 150-jarige bestaan vierde, telde zij 3000 werknemers, vooral uit Temse maar ook uit omliggende gemeenten zoals Hamme, St.-Niklaas en Bornem. De privé onderneming was uitgegroeid tot een middelgrote werf met wereldfaam maar onder toenemende concurrentie uit Azië. De groei stagneerde, het begin van het einde was ingezet.

In 1980 trok Georges Van Damme zich terug en werd opgevolgd door zijn schoonzoon Philippe Saverys (1930-2002).

Het begin van het einde (1980-1995)

Na het faillissement in 1982 van die andere grote werf aan de overkant van de Schelde, Cockerill Yards te Hoboken, werd de Boelwerf door de overheid quasi gedwongen Cockerill over te nemen. Daardoor groeide de werf uit tot 2 grote werven met 3500 werknemers in totaal. De onderneming verloor haar zuiver privé karakter nu de overheid mede aandeelhouder werd. Door de internationale crisis in de scheepsbouw raakte de onderneming halfweg de jaren 1980 in de problemen. Zware herstructureringen drongen zich op. De sociale onrust kwam tot een hoogtepunt, vakbondsleiders werden ontslagen. Het werknemersbestand daalde tot 1800 werknemers in 1986.

In 1992 ging de werf failliet. Zeven schepen bleven onafgewerkt.
De werf was al die tijd overeind gehouden door de overheid, die grote bedragen aan goedkope scheepskredieten toegestaan had aan de scheepseigenaren. Deze kredieten zijn later voor een groot deel kwijtgescholden of verloren gegaan. Na felle stakingen en een bezetting werd het bedrijf in 1993 terug opgestart onder de naam Boelwerf Vlaanderen met als enige bedoeling de bestaande 7 schepen af te werken. De werf werd definitief failliet verklaard op 30 november 1994. Op dat ogenblik waren er nog 1100 werknemers in dienst.
De laatste schepen werden nog afgewerkt en de werf sloot haar deuren. De kabellegger Navigator was het laatste schip dat de werf verliet op donderdag 19 december 1996.

Volgende maand gaan we verder in op het verhaal van de Boelwerf, onder andere met de historie van de Vak- en Ambachtschool Temsche.

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.

DEZE MAAND: NAVIGATIE!

Methodiek

1. Plan de voorgenomen route.
2. Verken geplande route en aan te lopen haven.
3. Inventariseer uitwijk mogelijkheden.
4. Maak een definitief bestek.

1. Plan de voorgenomen route (geldt voor alle methodes)

- Zet de voorgenomen route in de kaart uit, en eventueel een digitaal systeem.
- Indien er tonnen in de buurt zijn, neem deze op in de route (herkenningspunten).
- Houdt rekening met de te verwachte wind, stroming en golfslag.
- Raadpleeg kaart en almanak voor lokale bijzondere situaties op de route.
- Eventueel stroom- en getijdeberekeningen maken.
- Check het verloop van de getijdebewegingen van de laatste dagen.

2. Verken geplande route en aan te lopen haven

- Verken geplande route op zaken die een gevaar zouden kunnen opleveren, zoals;
- Ondieptes.
- Visserijgebieden.
- Militaire oefengebieden.
- Dammen onderwater.
- Kardinale / laterale markeringen.
- Een diepte of bevaarbare ondiepte kan een vervelende golfslag geven.
- Indien nodig pas route aan.

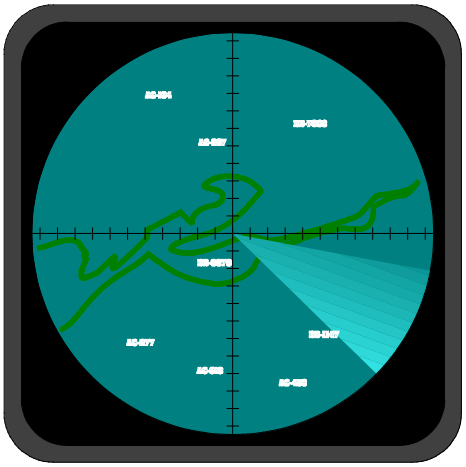
De meeste havens zijn gedetailleerd weergegeven, bekijk/verken de aanlooproutes en let op zaken die een gevaar zouden kunnen opleveren. Meestal geeft de almanak gedetailleerde informatie hierover.

3. Inventariseer uitwijkmogelijkheden

Kijk hoe je je route eventueel kan aanpassen indien onderweg blijkt dat je geplande route toch niet zo ideaal is.

4. Maak een definitief bestek.

- Zet elke koers uit met te sturen kompaskoers en te varen afstand.
- Check weersverwachtingen.
- Dubbel check stroom- en getijdeberekeningen.
- Bepaal vertrek in relatie met “gunstig” tij.



Desoriëntatie

- Een gevaarlijke situatie!
- Op groter open water, met weinig herkenningspunten, kan dit optreden.

Tracht dit te voorkomen door:

- Goede voorbereiding.
- Gebruik up-to-date kaarten.
- Volg je route (bestek) nauwkeurig en check herkenningspunten in de kaart.

Bij twijfel:

- Vaar niet door, ga voor anker.
- Tracht te achterhalen wat er fout is gegaan.
- Controleer bestek.
- Check je systemen.

Zo nodig:

- Een handheld gps of tomtom kan je de coördinaties geven. (Check deze eerst een keer met je plotter gegevens in verband met gebruikte kaartdatum!)
- Kruispeilingen nemen.
- Mogelijk is er een uitkijkpost die je op de radar kan peilen en je coördinaten kan geven.

Deze maand geen extra aanvullingen op de website, maar het loont hoedanook de moeite om even een kijkje te nemen op www.historisch-vaartuig.be/veilig.html!

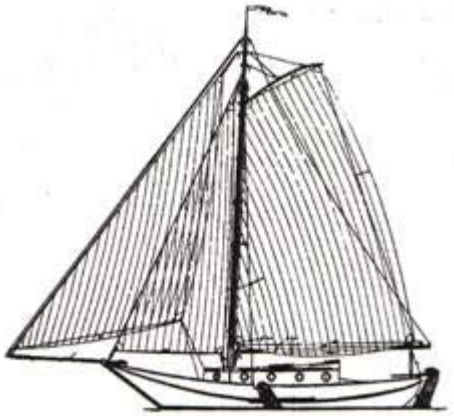
(klik op de link en je wordt doorgestuurd naar de website!)

Je kunt immers niet veilig genoeg zijn!

Oeschaertiaentjes

In deze en volgende nieuwsbrieven zullen wij, ter uwer vermaak, trachten telkens één Oeschaertiaentje te publiceren. Onze dank gaat uit naar de auteur, Fernand van den Keybus, die de publicatie mogelijk maakt.

Allereerst: wat zijn Oeschaertiaentjes?
Ervaringen, verzinsels, horenzeggens, bedenkingen en andere zin en onzin gepleegd tijdens momenten van verbijstering over de complexiteit van het varensleven, aan en van boord van “Den Oeschaert”,
Hoogaars uit het Soete Lant van Waes.



En dan nog dit:

Hier volgt een welgemeende en uiterst zorgvuldig te volgen goede raad :

Lees per dag niet méér dan één Oeschaertiaentje

Want gezwam is soms moeilijk te verteren.

Wij wensen u veel leesplezier!

Oeschaertiaentje

Ik zweer het op mijn eerstecommuniezieltje: nooit meer zal ik mijn bemanning (waarom bestaat het woord bevrouwing niet, wij varen toch allemaal samen met onze halve trouwboek) kielhalen, zelfs niet meer in gedachten.
Ik beken ootmoedig dat reeds meermalen die vanzelfsprekend-diep-te-onderdrukken lust mij heeft bekropen.
Dat komt vooral voor als ik per toeval eens op de goede plaats, op het juiste moment en met fijn uitgekiende snelheid den Oeschaert langs de sluismuur manoeuvreer.
Kalm, statig, vastberaden, stoer en fier, enfin: tevreden met mezelf en zelfs met de binnenschepen die hun kielwater stiekem op mij hebben afgevuurd.
En dan opeens glijdt een enterhaak mij voorbij, bengelend aan een bolder… en geschreeuw bereikt mij vanaf het voordek.

Dat is een van die ogenblikken dat ik wens dat mijn Oeschaert een onderzeeër ware. Dan zou ik verdomme niet dat gegrinnik van daarboven moeten aanhoren.
Onherroepelijk seint mij dan mijn bevrouwing dat ik een van volgende dingen heb gepresteerd:

a. ik had al lang moeten achteruit slaan, of

b. ik ben te snel binnengelopen, of

c. te ver van de kaaimuur afgebleven, of

d. te vroeg gestopt, of

e. te traag naderbij gekomen, of

f. te dicht tegen de muur gevaren.

Ik heb van andere kapiteins reeds gehoord dat deze verschillende varianten ook bij hen aan boord worden gebruikt, waaruit ik concludeer dat er meerdere diepongelukkige zeebonken op de wereld rondzeilen.
Gelukkig hebben wij, bevelhebbers van zeil- en motordinges, één ding gemeen: een enorme, ijzeren zelfbeheersing.
Ik moet nog altijd de eerste kapitein de daad bij het woord zien voegen. En dat is een fantastische prestatie.

Zou er soms waarheid schuilen in het oude schippersgezegde: Een vrouw en een kip zijn de pest op een schip?

RECTIFICATIES

In de nieuwsbrief van februari was een artikel opgenomen over de Tyfoon 1 en werf Archonaut. Hierbij is per abuis de naam van de auteur, Philippe Perneel, niet vermeld. Bij deze alsnog, met excuses van de redactie.

Op de algemene ledenvergadering van 27 februari jl. is door Frank Janssen van de mslb Hylke aan de aanwezigen een oproep gedaan om gebruik te maken van het VVBHV-forum op Scheepspraet. De handleiding voor het gebruik van dit forum is reeds eerder in de nieuwsbrief verschenen, echter zonder de bijbehorende plaatjes die de boel heel wat verduidelijken. Aan het einde van deze nieuwsbrief is daarom de handleiding nogmaals toegevoegd, ditmaal mét illustraties.

Welkom nieuwe leden

motorsleepboot Hero

Naam eigenaar:
Wim Blankers

Type schip:
motorsleepboot

Bouwjaar: 1930

Werf:
Barkmeijer, Stroobos (Nl)

Afmetingen:
15,06 x 3,72 x 1,69 m

Motor:
4 cyl KR 18V Bohn & Kähler, 120 pk
Bouwjaar: 1955

Keerkoppeling:
Reintjes, vertraging 2:1
Bouwjaar keerkoppeling: 1954

Thuishaven: Terneuzen (Nl)

hoogaars Den Oeschaert

Naam eigenaar:
Fernand van den Keybus

Type schip:
hoogaars

Bouwjaar:
1966

Werf:
Jachtwerf van Garsse, Steendorp

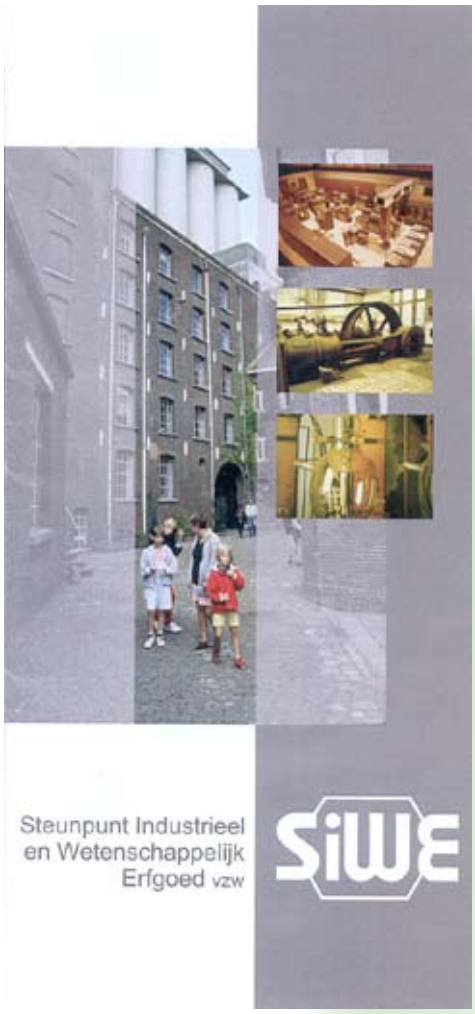
Afmetingen:
10,50 x 3,65 x 0,90 m

Motor:
4 cyl 4.14 Vetus
Bouwjaar: 1993

Keerkoppeling:
Hurth HBW 100-2R

Thuishaven:
Lokeren/Durme

Steunpunt Industrieel en Wetenschappelijk Erfgoed



SIWE vzw

Het Steunpunt voor Industrieel en Wetenschappelijk Erfgoed (SIWE) ijvert, sinds de stichting in 1996, voor het behoud, de studie en de ontsluiting van het industrieel en wetenschappelijk erfgoed in Vlaanderen en Brussel.

Dit erfgoed omvat alle overblijfsels van industrie en wetenschappen.

SIWE werd in 2001 door de Vlaamse overheid erkend als landelijke koepelorganisatie. Dit houdt een ondersteunende functie in ten aanzien van verenigingen die actief zijn in de sector industriële archeologie, industrieel en wetenschappelijk erfgoed.

- SIWE organiseert informatiecampagnes om bedreigd waardevol erfgoed te beschermen en in de kijker te plaatsen. De vereniging volgt, met een kritisch oog, de restauratie en herbestemming van al dan niet beschermde erfgoedelementen.
- SIWE lanceert en ondersteunt inventarisatiecampagnes en andere vormen van onderzoek over het wetenschappelijk en industrieel erfgoed.
- SIWE beheert een eigen collectie objecten, die representatief zijn voor het industrieel en wetenschappelijk verleden.
- SIWE fungeert als doorgeefluik voor waardevolle industriële en wetenschappelijke voorwerpen. SIWE tracht hiervoor een geschikte bewaarlocatie te vinden.
- SIWE beheert een trefpunt en documentatiecentrum, publiceert als ledenvereniging een eigen tijdschrift "SIWE Magazine" en de "SIWE Nieuwsbrief", ontplooit een educatieve werking onder meer door de organisatie van en deelname aan tentoonstellingen, colloquia, bezoeken en studiereizen.

Contacteer ons

Stapelhuisstraat 15
3000 Leuven
tel en fax : 016 58 43 42
e-mail : info@siwe.be
url: http://www.siwe.be

Hoe lid worden van SIWE vzw

Door uw bijdrage te storten op rekening 001-3088106-90 van SIWE vzw, Stapelhuisstraat 15, 3000 Leuven.

Lidgelden in België:

Sympathiserend lid:	20,00 euro/jaar
Verenigingen:	30,00 euro/jaar
Bedrijf / Steunend lid:	50,00 euro/jaar

Lidgelden buiten België:

Sympathiserend lid:	30,00 euro/jaar
Verenigingen:	40,00 euro/jaar
Bedrijf / Steunend lid:	50,00 euro/jaar

Bedrijven nemen best eerst contact op.
Ieder lid ontvangt zowel het SIWE Magazine als de SIWE Nieuwsbrief.

IBAN : BE 34 0013 0881 0690 / BIC : GEBABEBB

Scheepspraet

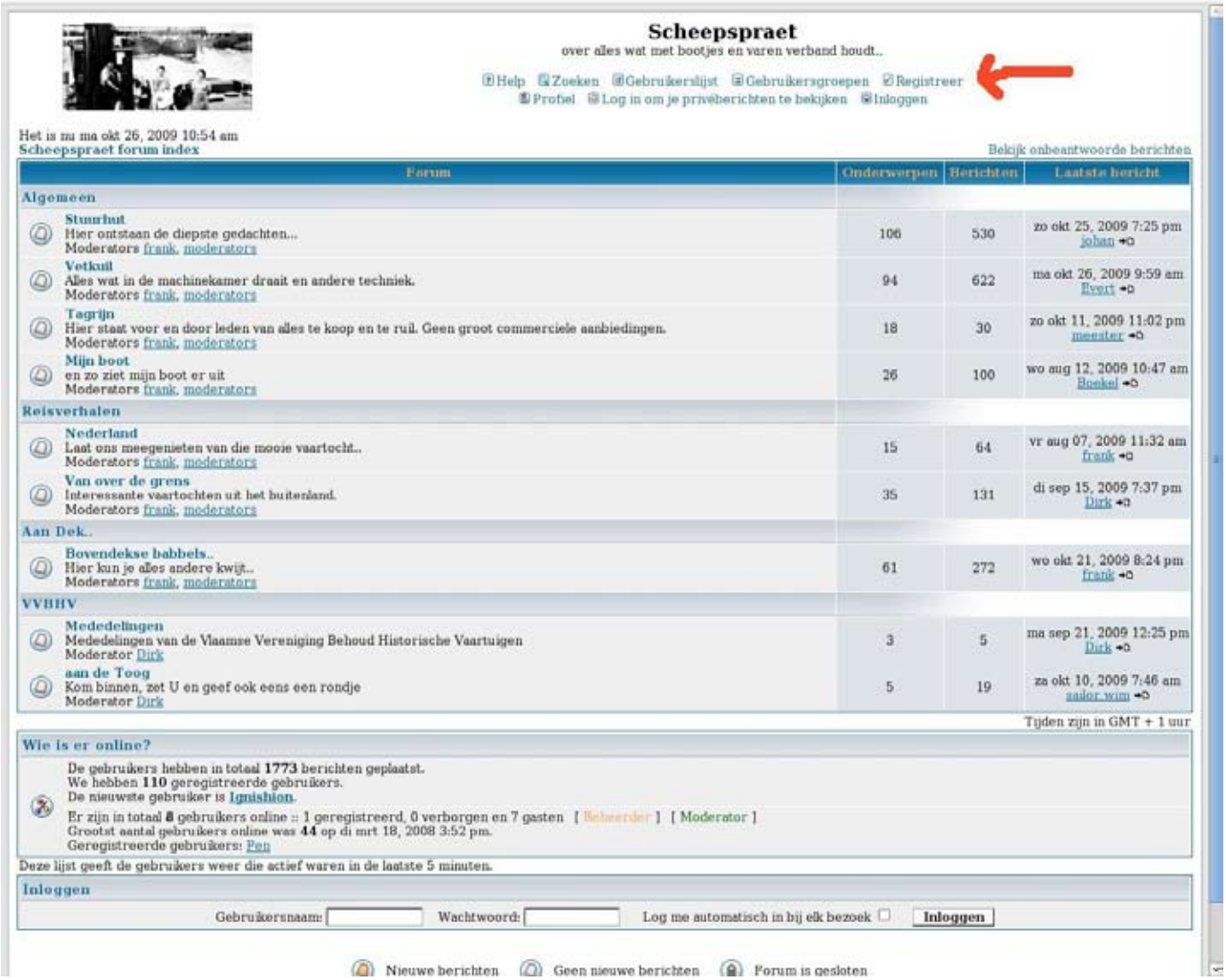
Het SCHEEPSPRAET forum

Welkom bij het forum waar een aparte afdeling is gemaakt speciaal voor de VVBHV leden.
Het forum is al een aantal jaren online en daar kan iedereen zijn nieuwtjes kwijt of zijn vragen aan de lezers voorleggen. Er is altijd wel iemand die een antwoord weet.

Hoe werkt nu zo'n forum?
Het forum is openbaar, dat betekent dat iedereen waar ter wereld ook kan lezen wat er allemaal geschreven is. Reageren op een bericht, of zelf een vraag stellen of opmerking plaatsen kan alleen wanneer u geregistreerd bent als gebruiker.
Daarmee wordt voorkomen dat er allerlei spam over ons wordt uitgestrooid.

Hoe kunt u zich registeren?
Volg onderstaande gebruiksaanwijzing.

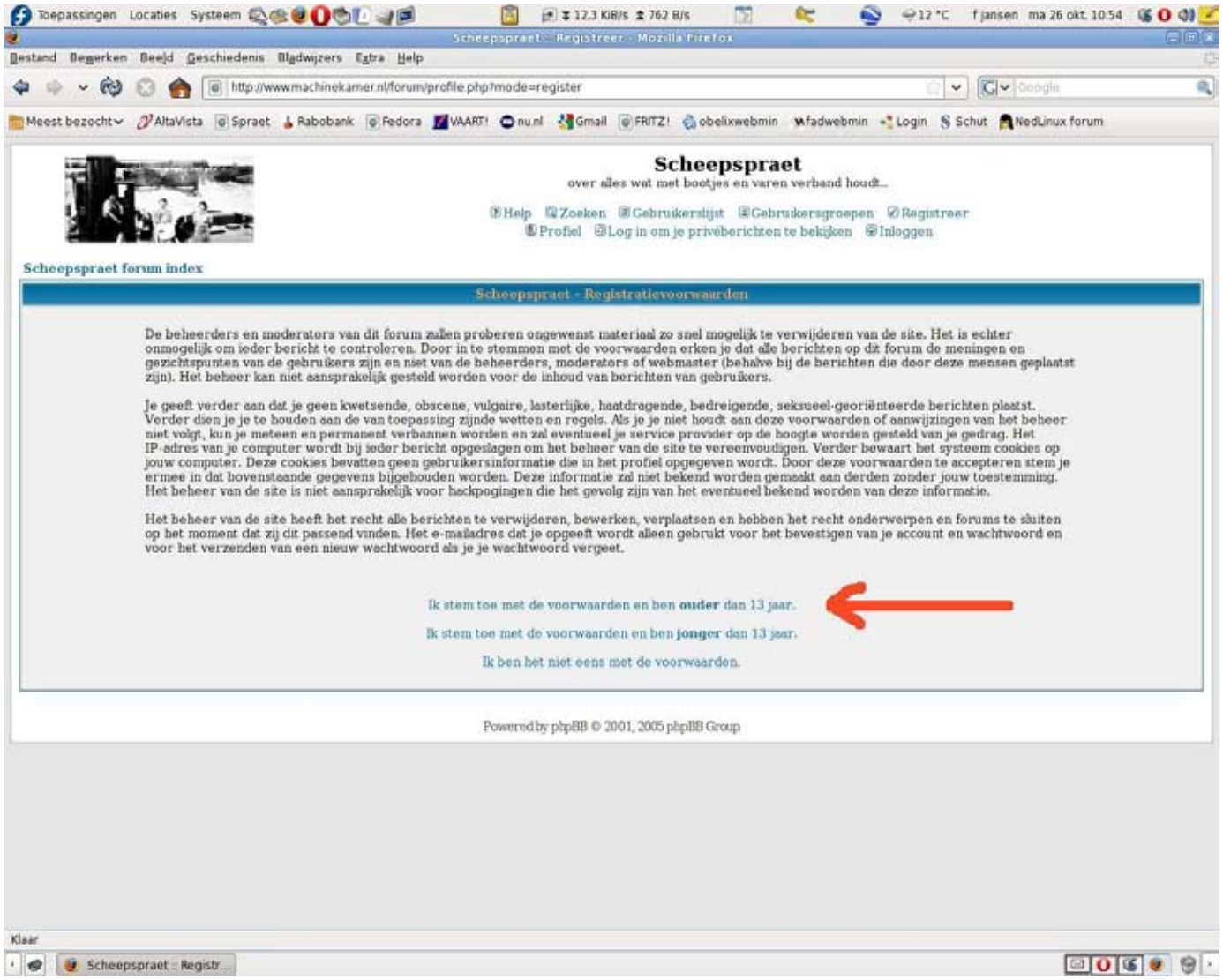
Het eerste plaatje geeft aan wat u kunt zien als u inlogt op het adres:
http://www.machinekamer.nl/forum



De RODE pijl geeft aan dat u op “registreren” moet klikken en dan kunt u verder gaan met het tweede plaatje.

Hier op het tweede plaatje ziet u dat u nu moet bevestigen dat u ouder bent dan 13 jaar en dan kunt u verder.
Klik dus op die regel en u komt in een nieuw scherm waar u enkele persoonlijke gegevens als uw naam en een wachtwoord in moet voeren.

Ga door naar het derde plaatje, daar begint de eigenlijke registratie.

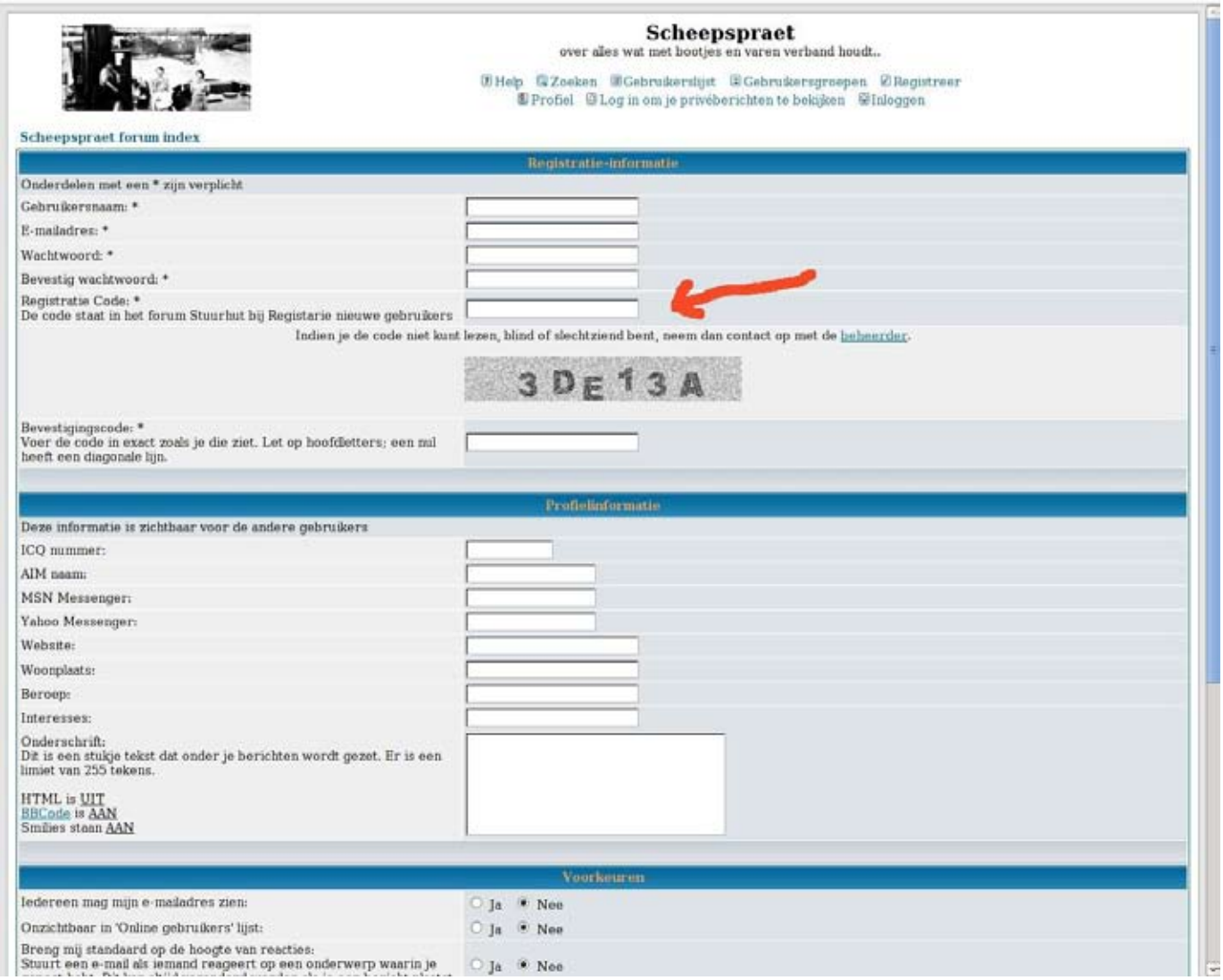


Dit is het belangrijkste plaatje voor het registreren als gebruiker van het forum.

Begin met het eerste invulveld en zet daar een “**gebruikersnaam**” neer.
Voorbeeld:
Heet u Jan van den Achtersloot, dan kunt u kiezen voor een eenvoudige gebruikersnaam als, 'janachtersloot' of 'jan12' of 'achtersloot' of zo. Belangrijk is dat het een **eenvoudige naam** moet zijn die u niet vergeet en die makkelijk in te tikken is. Zet allesaanelkaar , geen hoofdletters of lege tekens.
Dan tikt u uw e**mailadres** in. Let op, maak geen fouten.
Het volgende veld vult met een **wachtwoord**. Dat moet u goed onthouden of ergens opschrijven anders komt u er niet meer in. Dan kan alleen de beheerder u weer online helpen.
Kies dus nu een wachtwoord en herhaal dat in het volgende invoerveld ter controle.

Dan moet u een “**registratiecode**” invullen. Vul in dat veld het woord ' **blauw** ' in.

Als laatste ziet u een plaatje met gekke letters en cijfers doorelkaar. Dat is voor de beveiliging tegen spamrobots. Vul netjes die tekens in het veld in.
Sla de rest over en ga verder naar beneden.



Als laatste gaat u helemaal naar onderen en klik op “**bevestigen**” en dan bent u KLAAR.
U krijgt nu een email met een link waarop u moet klikken en u kunt vervolgens met uw nieuwe gebruikersnaam en wachtwoord inloggen op het forum.
Veel succes, mocht het niet lukken, mail de beheerder **frank@scheepspraet.net**