



**Vlaamse vereniging
tot het behoud**

**van
historische vaartuigen vzw**

www.historisch-vaartuig.be

Nieuwsbrief 35 oktober 2009

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

Agenda:

Beste leden,

Zaterdag 10 oktober jl. zat uw bestuur weer bij elkaar, deze keer aan boord van de Old Lady te Boom tijdens de jaarmarkt. Tijdens onze vergadering kwam de schepen van feestelijkheden met gevolg de enkele aanwezige schippers welkom heten en een verrassingspakketje overhandigen, met drank- en eetbonnetjes, een zeer fijne en welkome geste.

De bestuursvergadering stond vooral in het teken van de ledenvergadering op 17 oktober, die hebben we onzes inziens goed voorbereid. Er waren enkele agendapunten die een mooie discussie opleverden maar gelukkig zijn alle gesprekken met de voor ons blijkbaar typische 'plezante noot' afgerond. De leden zien het verslag van deze vergadering nog wel opduiken.

Ook hebben we de Open Monumentendag besproken, de zaterdag met de openingsreceptie en barbecue was voor ons prima geslaagd, het heeft wat gekost (we zijn ten andere geen spaarclub) maar we hebben ons dan ook kunnen profileren en hebben goede persberichten mogen krijgen. De zondag was rustiger dan we gewend waren, het weer bleef dreigend waardoor de mensen wellicht de stap niet durfden te zetten? De mensen die wel geweest zijn hebben genoten van de rondvaarten en van wat er nog allemaal te zien was. Zoals op de jaarvergadering gezegd zullen we eens bekijken of we qua locatie kunnen afwisselen, waarom niet eens op de binnendijle of aan de Plaisance?

Ondertussen is er ook nog een evaluatie geweest van het evenement het Maasland voor L'Anker. De organisatie houdt eraan om de schippers en bemanningen te danken voor hun enthousiaste deelname en bereidwilligheid om er samen iets moois van te maken, bij deze dus aan de VVBHV/deelnemers: bedankt!!!

De volgende bestuursvergadering is gepland op 22 november, dan zullen we ook samen zitten met de commissie der wijzen die zich over de indeling van de vaartuigen aan het Zennegat heeft gebogen.

Ondertussen komt de winter alweer dichterbij, neem alvast de nodige maatregelen om condens aan boord zo weinig mogelijk kans te geven (drie tips: ventilatie, ventilatie en ventilatie). Zorg ook voor een volle brandstoftank. Als je in de winter je motor wil laten draaien om de batterijen op te laden of iets dergelijks, belast die motor dan ook - zet de schroef erop zodat de verbranding goed is en je motor niet nodeloos vervuult. Je doorkoude motor zo maar een half uurtje in z'n vrij laten draaien 'om hem eens te laten draaien' doet meer kwaad dan goed!

Op naar een hopelijk niet al te koude winter dus. Dat we weer gauw mogen varen!

Namens het bestuur, uw voorzitter

Dirk Ramakers

Uw bestuur:

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

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

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

WaterKAnt 2009 – 26 en 27 september

door Hubert Ramakers

De Scheldekaaien, het oudste gedeelte van de Antwerpse haven met haar watergebonden erfgoed, vormen zonder twijfel een uniek kader voor een prachtig evenement. Voeg daarbij een stralende zon, een verzameling moderne werk- en dienstschepen, historische stoom- en motorsleepboten, ronde- en platbodems, klassieke jachten en bakdekkers met als kers op de taart de Kamper Kogge en de Nele, en je hebt alle ingrediënten voor een totaalprogramma om van te snoepen.



WaterKAnt s.s. Maarten



WaterKAnt invaren Willemdok

Op de kaaien was een Waterkantcafé met een gezellige bar en terras ingericht, voorzien van heerlijke drank en snacks, en optredens. Het maritieme dorp bood plaats aan infostandjes in verband met watererfgoed, ambachten en commerciële standhouders. Er waren geleide wandelingen en op zondag had de Radio 2 Fiets- en wandeldag plaats met maar liefst 10.000 deelnemers.



WaterKAnt Rust Roest

Topattracties aan het Willemdok waren ongetwijfeld de historische evocatie op en rond de Kamper Kogge waarbij het leven en het werken op een middeleeuws schip ten tonele werd gevoerd, de rondvaarten op de Oostendse tweemaster Nele en de aanwezige stoomboten, het bezichtigen van de havensleepboot Antwerpen 12 en uiteraard niet te vergeten de traditionele Koninklijke Roeiregatta waarbij niet minder dan 64 ploegen de riemen hanteerden met het oog op het behalen van de begeerde trofee.



Het was er, zowel op zaterdag als op zondag op de koppen lopen en aan ambiance ontbrak het werkelijk niet. Ook voor de schippers was goed gezorgd. De ontvangst op vrijdag, het zeebonkenbuffet op zaterdag en het ontbijt op zondag werden door iedereen zeer gewaardeerd en gesmaakt.

Organisator Pit De Jonge en zijn ploeg mogen terecht fier zijn. Bedankt en ongetwijfeld tot ziens!

Industrie

Door Wim de Graaf van de IJtunnel I

Met dank aan Wim Biemans (mslb Abelforte) en www.familieboot.com

Scheepsbouw

In augustus 1909 begon Johannes Boot met de voorbereidingen om in Alphen a/d Rijn een scheepsmotorenfabriek op te zetten.

Daarmee legde hij de grondslag voor de Industrieboterenfabriek, nog altijd een naam op het gebied van scheepsmotoren, hoewel de fabricage van deze motoren al enige tijd is stopgezet. Toch draaien er nog altijd vele honderden van deze motoren, naar volle tevredenheid van hun eigenaren. Dat zegt wel iets over de kwaliteit!

Hoewel Johannes Boot (geb. 1886) grondlegger is van de Industrieboterenfabriek, moet zijn vader Dirk worden gezien als de geestelijk vader van deze fabriek. In 1887 had Dirk Boot de werf overgenomen die zijn vader in 1851 bij de Gouwsluis in Alphen a/d Rijn had gesticht. De naam Boot is meer dan een eeuw een bekende naam in de Nederlandse scheepsbouw geweest. Telgen uit dit geslacht leidden ook werven in Woubrugge, Leiderdorp en Delft.

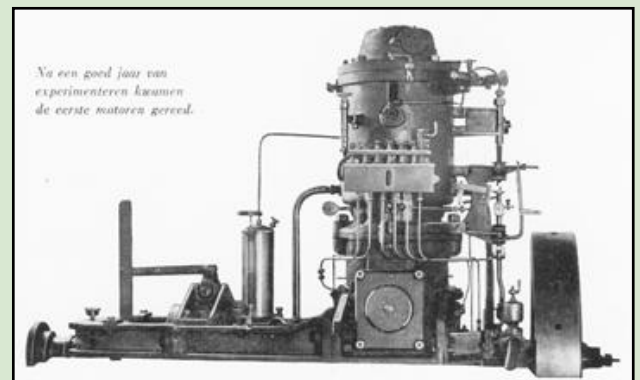
Toen Dirk Boot de werf van zijn vader had overgenomen, schakelde hij snel over van de bouw van houten naar ijzeren schepen. In 1890 bouwde hij de eerste ijzeren tjalk, gevolgd door boeiers en schoeners. Dirk Boot moet een vooruitstrevend man zijn geweest die een open oog had voor nieuwe technische ontwikkelingen. In 1897 bouwde hij het eerste motorschip. Scheepsmotoren stonden toen nog in de kinderschoenen. Desondanks zag Dirk Boot een grote toekomst voor dit nieuwe type scheepsvoortstuwing. Hij kwam er toen echter niet toe om zijn ideeën over de bouw van motoren in praktijk te brengen, want hij had de handen vol aan zijn nieuwbouwwerf te Leiden, die in 1900 de naam "De Vooruitgang" kreeg. Ook zijn gezin zal de nodige aandacht gevergd hebben: Dirk Boot en zijn echtgenote Gerrarda Jongeneel hadden acht zonen en twee dochters. Verschillende zonen speelden in de volgende decennia een belangrijke rol op de werf, waar in 1907 zo'n honderd man werkten. Een jaar later stichtte Dirk Boot een tweede werf in Alphen a/d Rijn voor het uitvoeren van scheepsreparaties. Die werf kreeg de naam "De Industrie".

Motorenbouw

Dirk Boot's tweede zoon Johannes had onmiskenbaar een technische knobbel. Vader Dirk zag in Johannes dan ook dé man om zijn ideeën over de motorenbouw in praktijk te brengen. En Johannes had daar zeker oren naar. Al op de Ambachtsschool in Leiden was het zijn lust en zijn leven om te sleutelen aan de daar opgestelde stoommachine. Naast de praktische zaken op de Ambachtsschool volgde hij ook een wiskundige opleiding. Na in april 1903 beide opleidingen met succes te hebben afgerond, wist vader Dirk zijn zoon te plaatsen op het Rheinische Technicum in Bingen.

In oktober 1905 studeerde Johannes af en een maand later ging hij aan de slag bij de Kromhout Motorenfabriek in Amsterdam. Jan Goedkoop had toen al internationaal naam gemaakt met de door hem ontwikkelde petroleummotor. Johannes Boot bouwde mee aan de eerste serie motoren die Kromhout op de markt bracht. In februari 1907 stapte Johannes over naar de Noord-Nederlandse Machinefabriek in Winschoten en na een jaar naar de Arnhemse Stoomhelling Maatschappij, waar hij anderhalf jaar werkte (zowel op de tekenkamer als in de machinefabriek). Ook voer hij in die tijd gedurende vijf weken als machinist op een Rijnsleper.

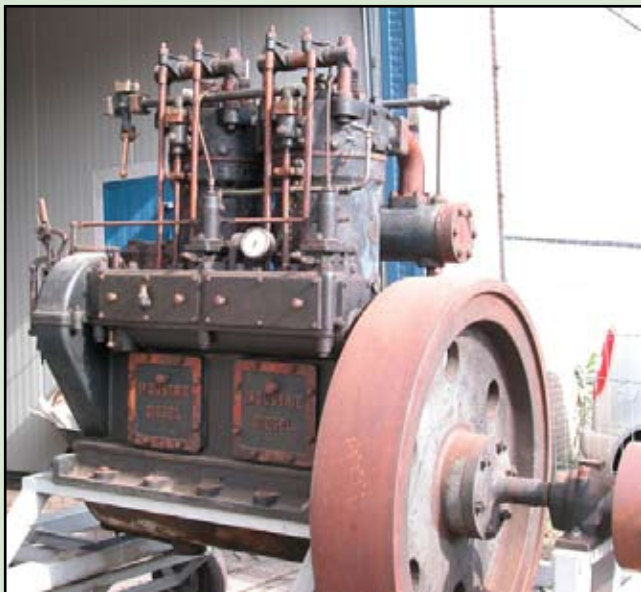
In augustus 1909 vonden vader en zoon Boot de tijd gekomen om te beginnen met de voorbereidingen voor een eigen motorenfabriek. Op 12 september 1910 werd op het werfterrein van "De Industrie" de eerste motorenfabriek van Boot geopend. Dit was wel een wat weidse benaming voor het 230 m² grote werkplaatsje, waarmee een investering van 4000 gulden gemoeid was.



Van gloeikopmotor naar turbodiesel

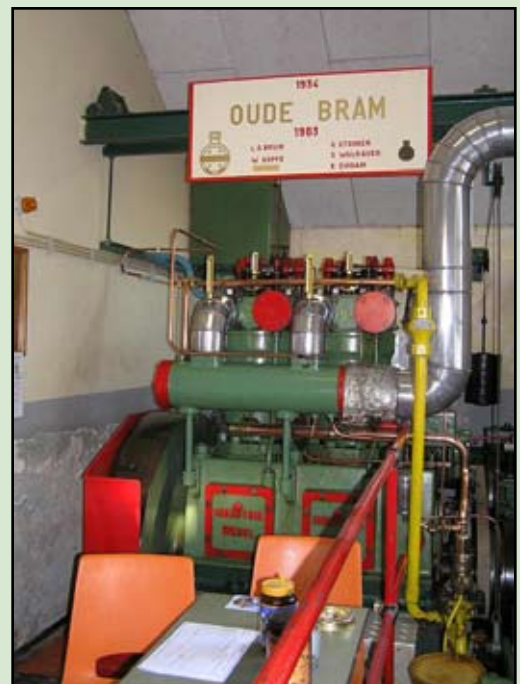
Tot 1931 werden alleen middeldruk (gloeikop) motoren door Industrie gebouwd. Deze hadden als belangrijkste kenmerken dat ze relatief goedkoop in aanschaf, bedrijfszeker, eenvoudig geconstrueerd en gemakkelijk te bedienen waren. Nadelen ten opzichte van hoge druk dieselmotoren waren dat ze voorgegloeid moesten worden bij het starten en dat ze een hoger brandstofverbruik hadden. De Duitse ir. O. Schlimbach die ir. Dumont had opgevolgd, kreeg de opdracht om een zo eenvoudig mogelijke en bedrijfszekere viertact diesel te ontwerpen die in 1932 werd geïntroduceerd. De markt reageerde echter, mede door de recessie, zeer afwachtend. Daardoor daalde de productie in 1932 tot 1/3e van het jaar ervoor.

Pas na 1936 was er zowel in de scheeps- als motorenbouw weer een opleving merkbaar. Het duurde echter tot 1939 voordat de productie die van 1931 evenaarde: er werden toen motoren met een totaal vermogen van 5650 pk afgeleverd. In dat jaar nam Dirk Boot (zoon van Johannes) die afgestudeerd was aan de TH in Delft, de taak van ir. Schlimbach over. Dirk Boot jr. kreeg met name de taak om diesels met grotere vermogens te ontwikkelen. Zo groeide het gemiddelde vermogen van de door Industrie gebouwde diesels tussen 1931 en 1949 van 46 pk naar 150 pk. De sterkere Industriediesels die in de jaren '50 en '60 werden gebouwd, veroverden een belangrijke plaats als scheepsmotoren van met name coasters, sleepboten en vissersvaartuigen. Daarnaast kregen ze ook regelmatig stationaire toepassingen, zoals in poldergemalen.



In de jaren '70 en '80 nam de vraag naar diesels met grotere vermogens sterk toe. De ontwikkeling van een nieuw type turbodiesel ging echter de financiële draagkracht van een relatief kleine motorenfabriek als Industrie te boven. Deze ontwikkeling luidde dan ook het einde in voor de Industrie motorenfabriek in Alphen a/d Rijn. Reeds eerder hadden de werven van Boot het loodje gelegd. Zowel Industrie als Brons klopten in de tweede helft van de jaren '70 aan bij de overheid om steun voor de ontwikkeling van een nieuwe turbodiesel. Hans Terlouw (kleinzoon van J.C. Terlouw, die in 1909 als eerste medewerker door J. Boot werd aangetrokken) vertelt hierover: "Minister-president Joop Den Uyl was van mening dat er maar één Nederlands bedrijf voor een dergelijke steun in aanmerking kon komen". Daarvoor was dan een fusie nodig van Industrie met Brons. En dat betekende de sluiting van de vestiging in Alphen a/d Rijn (eind 1977) ten gunste van de werkgelegenheid in Groningen.

In de jaren '80 werd nog een flink aantal tweetact lijn- en V-motoren (met vermogens tussen 600 en 4000 pk bij 300 / 600 omw. / min.) gebouwd in Appingedam. De ongunstige situatie in de scheepsbouw heeft er echter toe geleid dat de onderneming omstreeks 1992 stopte met de bouw van scheepsdiesels. Het bedrijf werd toen overgenomen door Waukesha.



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.

man overboord! Weet jij wat je moet doen als iemand tijdens het varen in het water terecht komt?

Blijven drijven



Als eerste moet een reddingsboei of fender richting de drenkeling worden gegooid. Dit dient als drijfvermogen voor de drenkeling en als merkpunt voor de schipper. Op groot of ruw water is het tevens uitwerpen van een joon aan te bevelen om de zichtbaarheid van de drenkeling verder te vergroten. De motorboot heeft het wat dit betreft een stuk gemakkelijker dan een zeilboot, want er kan onmiddellijk worden omgedraaid en teruggevaren. In 2006 werd door het bedrijf Plastimo een reddingsvest op de markt gebracht waarin een joon is geïntegreerd (zie foto).

Bij bewustzijn

De moeilijkheid zit 'm in het weer aan boord krijgen van de drenkeling. Het is bijna onmogelijk iemand met doornatte kleding uit het water te tillen, zelfs als de drenkeling bij bewustzijn is en kan meewerken. Een lijn onder de oksels is een mogelijkheid, maar beter is (als de drenkeling kan meewerken) een lijn in een lus overboord hangend vast te maken, waarbij de drenkeling zijn voet in de lus kan zetten.

Bewusteloos

Om een bewusteloze drenkeling aan boord te krijgen kun je een zeil over de reling hangen welke een beetje verzaaid is zodat het onder water blijft hangen. Aan het gedeelte van het zeil dat onder water komt te hangen bevestig je twee lijnen, één aan elk uiteinde. Het andere eind van het zeil bevestig je aan de reling. Door de drenkeling nu naast het zeil te manoeuvreren kun je door middel van de twee lijnen die aan het gedeelte onder water zitten, het zeil omhoog trekken. De drenkeling hangt dan als het ware in een mitella naast het schip, gewoon doortrekken tot hij aan boord rolt. Deze methode is ook erg geschikt voor zwaardere mensen. Kortom, een prima reddingsmiddel om aan boord te hebben.



Bedenk een goede mogelijkheid voor je schip, trapje of touwladder aan reling bv. en maak noodzakelijke aanpassingen. Test de werkbaarheid eens bij mooi zwemweer met een vrijwilliger, ook als het oefenmodel niet meewerkt. Je zult versteld staan hoe moeilijk het is!

Veiliger Varen tot Behoud van Historische Vaartuigen (vervolg)

Onderkoeling

Zie ook man over boord. Onderkoeling van het menselijke lichaam is erg gevaarlijk en begint snel. In water koelt het lichaam 20 keer sneller af dan in lucht. Gevaar voor onderkoeling begint al bij langer verblijf in water met een temperatuur van minder dan 15° C. Normale handelingen kunnen bij een lichaamstemperatuur van rond 35° C niet goed meer worden verricht (rillen, klapperende tanden, trillende handen). Bij 29° C treedt bewusteloosheid in en bij ongeveer 27° C volgt de dood.

Kijk voor een duidelijke uitleg van hypothermie op de site van het ZID. Je vindt er o.a. tabellen met overlevingstijden, temperatuuffecten, overlevingskansen en zelfs een overlevingstijdformule. Verder bracht de KNRM in oktober 2003 in de serie Zeevast (preventie van watersportongevallen) de folder "Gelukkig kan ik het nog navertellen..." uit. Het is een wegwijzer m.b.t. het voorkomen en bestrijden van onderkoeling in de watersport.



Onderkoeling in de natuur kan ook problemen opleveren. Het is de toestand dat een stof bij een temperatuur lager dan het stolpunt toch vloeibaar is, maar direct stolt bij een geringe wijziging van de situatie. Frank Jansen vertelde op de nieuwsgroep Scheepspraet het volgende: "Gisteren kwam ik aan boord voor een controle want het had hier al enige nachten behoorlijk gevoren. Ik had de waterleiding nog niet afgetapt. Op tafel stond een bakje water ter controle. Dat zag er keurig vloeibaar uit hoewel de thermometer -1 aangaf. Na met een vinger in dat bakje te hebben geroerd was het plots een klomp ijs! Dat water dacht dus dat het nog vloeibaar was, maar in feite was het al ijs. Onderkoeld noemen ze dat. Wanneer ik op dat moment een waterkraan zou hebben geopend, zou de hele waterleiding in een klap in ijs veranderd zijn."

Lees verder op www.historisch-vaartuig.be/veilig.html!

Deze maand een stukje over onderkoeling.
(klik op de link en je wordt doorgestuurd naar de website!)



Scheldefeesten in Baasrode

door Hubert Ramakers

De jaarlijkse Scheldefeesten in Baasrode op 19 en 20 september scoren, zeker bij de deelnemende schippers, zeer positief. Dit is enerzijds te danken aan het prachtige nazomerweer maar anderzijds zeker ook aan het programma en niet te vergeten aan de samenstelling van een uitgelezen en zeer gedifferentieerde vloot bestaande uit: de Heilke, de Cleene Mossel, de Tinker, de Wuyten, de Zuidvliet, de Brabo III, de Old Lady, de Wuta, de Nele en de Odilia.

Jan Annemans en zijn medewerkers hebben er alles aan gedaan om het zowel de schippers als het publiek naar de zin te maken. Op vrijdagavond werden de deelnemende schippers ontvangen op het welkomstpalaver en mochten we in de vernieuwde loods de opening meemaken van een gelegenheidstentoonstelling over WO II met aansluitend een receptie.



Cleene Mossel



Hof van Peene

Zaterdag werden we met z'n allen uitgenodigd voor een rondleiding in "het hof van Peene". Op deze site stond eertijds (14de eeuw) een kasteel, nadien hebben er een brouwerij en een weverij onderdak gevonden en thans worden aan de straatzijde nieuwbouwapartementen opgetrokken maar krijgen de achterliggende gebouwen na restauratie een nieuw leven.

Markant aan deze site is dat de kelders, na ruiming van het puin waarmee op verschillende tijdstippen de vloer gewoon werd opgehoogd, terug in hun oorspronkelijke staat werden teruggebracht. Bij de opruimingswerken werden zeer interessante archeologische vondsten gedaan. Ter afsluiting van het bezoek werden we door de huidige eigenaar, de heer Karel Peeters, directeur van de chocolaterie Chantelly, getraakteerd op een kop koffie en... heerlijke pralines, waarvoor nogmaals hartelijk dank.

Tijdens de middaguren lokte de zon heel wat geïnteresseerde bezoekers naar de steiger om de aanwezige schepen te komen bewonderen en/of om een tochtje met de Nele te maken. Onder leiding van Joris, de schipper van de Heilke, kregen de toeschouwers een mooie vlootshow gepresenteerd.



Baasrode vlootshow

ZONDAG 18 OKTOBER 2009 | 17

gio Martialis : verrassende verhalen vertaald **LEES MEER PAGINA 10**

Photo View 2009 **LEES MEER PAGINA 21**

Walter Bilet De schilder van het landelijke leven in OC Alfigen **LEES MEER PAGINA 29**

Baasrode bouwt schip

Scheepvaartmuseum krijgt subsidie voor bouw van botter

BAASRODE - Goed nieuws voor het Scheepvaartmuseum in Baasrode die van Toerisme Vlaanderen een subsidie van 62.000 euro kreeg voor de bouw van een schip van het type botter.

Vanaf 1 april volgend jaar start op de oude scheepswerven Van Praet en Van Dierme de bouw van de botter Rosalie, een houten schepstijp die via Nederland vanaf 1849 ook in Baasrode verschilde maakte Jan Annemans van het museum: "Cy de werf Van Dierme zijn er in de negentiende eeuw ongeveer 10 gebouwd. Het waren schepen die in Zeeland en Zuid-Holland paling gingen hollen en die zelfs de noede tot in Londen gingen verkopen. Vind paling nog via Baasrode ook naar Brussel?"

Het schip is genoemd naar Rosalie De Landshoet, grootmoeder van Jan Annemans en telg van de eerste werfgenoten, de familie De Landshoet, de latere Begeerhuize: hiebrouwers van Midbeur. Het project loopt van 1 april tot oktober en vermoedelijk over drie jaar. Het is gekoppeld aan een opleidingsproject voor dokwerker van de VDAB. Hiervoor zoekt men nog een instructeur, werkbanken en uiteraard partnerschepen in de opleiding. Naast die subsidie was er ook al 90.000 euro verkregen via de vze Zaanman uit de filing van de Boudwerf, een initiatief van vakbondsvrouw Renée Struven en voorzitter Jozef Duijts. Wie betrokken is er voor het eerste werkjaar meer dan voldoende middelen voorhanden zijn. Het wordt op de werf waar ook een technische afdeling en een af zal de botter iberen voor toekomstige rondvaarten op de Scheldt bij Dendermonde. (NVD/Photo PH)

Scheepwerf bouwt terug een schip, het eerste Baasrode schip sinds 1973

Zaterdagavond kregen de schippers een heerlijke en gezellige barbecue voorgeschoteld en ter afsluiting werd nog een prachtig vuurwerk afgeschoten. Tijdens de zondagvoormiddag leidde Jan Annemans zelf ons rond in het uitgebreide scheepvaartmuseum en mochten we een kijkje nemen op de werf en in de ateliers Van Praet. In de middag opnieuw veel publieke belangstelling zowel voor de vlootshow als voor de rondvaarten met de Nele.

Het evenement werd tegen de avond afgesloten met een evaluatiepalaver op de binnenkoer van het scheepvaartmuseum waarbij alleen lovende woorden geuit werden voor Jan en zijn ploeg omwille van de puik organisatie. Tevens veel dank voor de het warme onthaal en het aanbod aan activiteiten.

Een evenement dat zeker voor herhaling vatbaar is!



Belgica

Bron: Wikipedia

Het stoomschip Belgica werd gebouwd in 1884 in Svelvig (Noorwegen). Het was 36 m lang, 7,6 meter breed en 4,1 meter diep, woog 336 ton, en had een houten romp. Het schip was oorspronkelijk gebouwd als walvisjager onder de naam "Patria", maar werd door Adrien de Gerlache voor de Belgische Antarctische Expeditie gekocht.

De Gerlache noemde het schip "Belgica", en vertrok er op 16 augustus 1897 vanuit Antwerpen mee naar Antarctica.

Het schip en zijn bemanning, onder wie Roald Amundsen (de ontdekkingsreiziger die later als eerste de zuidpool zou bereiken), brachten als eersten de winter op Antarctica door, toen het schip op 28 februari 1898 vastraakte in het ijs. Pas 13 maanden later kon het schip via een door de bemanning zelf gegraven kanaal losbreken. Op 5 november 1899 keerde het in Antwerpen terug.



De Belgica werd later gekocht door de Graaf van Orléans die samen met Adrien de Gerlache aan verschillende andere expedities deelnam. Na de Eerste Wereldoorlog werd de Belgica gebruikt als drijvende visfabriek bij de Lofotenvisserij. In de meidagen van 1940 werd het door de Britten gebruikt als drijvende munitieopslag. Op 19 mei 1940 werd het schip tijdens een Duitse luchtaanval tot zinken gebracht in een fjord nabij Harstad.

De vzw Belgica Genootschap, met in het bestuur o.a. de kleinzoon van Adrien de Gerlache, en Antarctica-veteranen prof. dr. Tony van Autenboer en prof. dr. Walter Loy, ondersteunt wetenschappelijk onderzoek in verband met een eventuele berging, conservatie en tentoonstelling van de Belgica als belangrijk stuk maritiem erfgoed. Onlangs heeft De Steenschuit vzw het plan opgevat een replica te bouwen.



Meer weten? Neem een kijkje op <http://www.belgica-genootschap.be/> !

Van 10 oktober 2009 tot 20 februari 2010 kun je in de Universiteit Hasselt de tentoonstelling "Adrien de Gerlache en het verhaal van zijn Belgica" gaan bekijken. In deze tentoonstelling wordt de wereldberoemde expeditie naar Antarctica toegelicht aan de hand van foto's, filmfragmenten, originele voorwerpen en meetinstrumenten en is een replica van het schip en de kajuit van de Gerlache tentoongesteld. Ook de originele wetenschappelijke verslagen met de meetresultaten en een deel van de dierenverzameling zijn aanwezig.

Deze tentoonstelling is gratis te bezichtigen tijdens de openingsuren.

Van maandag tot en met vrijdag van 10.00 tot 19.00 uur, 's zaterdags van 10.00 tot 16.00 uur.

Kijk voor meer info op www.uhasselt.be/antarctica !

Van het ledenfront,

Welkom nieuwe leden :

Aline

Naam eigenaar:
Rudi Falkenberg
Type schip:
ex-sleepboot
Werk:
Eltink, Beneden-Leeuwen (Nederland)
Bouwjaar:
1950
Afmetingen:
7,20 x 2,60 x 1,30
Motor:
42 pk Mercedes OM 636
Bouwjaar motor:
1968
Keerkoppeling:
Paradon, bouwjaar 1955, vertraging 3:1
Thuishaven:
Maastricht, Nederland



Vertrouwen

Naam eigenaar:
Ruut Louwers
Type schip:
Hollandse tjalk
Werk:
Gebr. Van Zutphen, Wilnis (Noord-Holland)
Bouwjaar:
1903
Afmetingen:
18,5 x 4 x 1 m
Motor:
20 pk Kromhout M1
Bouwjaar motor: 1
928
Keerkoppeling:
Brevo, bouwjaar 1928, vertraging 1:1
Thuishaven:
Zierikzee, Nederland



De Hollandse tjalk "Vertrouwen" was het eerste stalen schip dat door de Gebroeders van Zutphen werf in Wilnis is gebouwd. De FONV heeft haar aangemerkt als Varend Monument® met status A. De tjalk heeft een laadvermogen van 58 ton. De grote mast heeft een hoogte van 17 meter, de giek is 11 meter lang en het grootzeil heeft een oppervlakte van 80 m².