



**Vlaamse vereniging
tot het behoud**

**van
historische vaartuigen vzw**

www.historisch-vaartuig.be

Nieuwsbrief 36 november 2009

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

Agenda:

Beste leden,

Ondertussen heeft onze nieuwe secretaris Broos zich al ingewerkt in zijn materie en zijn we als bestuur terug de geoliede en vlot communicerende machine die u verdient. Wij hebben ons samen met de 'commissie der wijzen' gebogen over de indeling van de vaartuigen die toch van belang is daar het een vraag is die we regelmatig gesteld krijgen vanuit diverse hoeken; 'wat is voor jullie club dan wel een historisch vaartuig'.

We willen daar dan ook niet lichtzinnig mee omgaan, elke wijze waarop ons varend erfgoed behouden kan blijven is een goede. We beseffen echter heel goed dat herbestemming van varend erfgoed, noodzakelijk voor het behoud ervan, vaak ook gepaard gaat met veranderingen in het uiterlijk die soms het historische aspect een beetje doen wankelen. Een moeilijk evenwicht maar voor ons als bestuur is het duidelijk dat ALLE varend erfgoed de nodige aandacht verdient, alsook de voorzieningen die het optimaal behoud ervan mogelijk maken. De eigenaars, beheerders van dat varend erfgoed die dat zo goed als steeds met eigen middelen realiseren verdienen dan ook alle ondersteuning van de overheden bij het behoud van hun schip - of het dan gaat over het toekennen van een ligplaats, advies over onderhoud en restauratie, en zo verder. De indeling een vaartuig die uw bestuur weloverwogen zal geven, kan dan hopelijk ook een steun betekenen voor de eigenaars/beheerders van ons varend patrimonium die een lidmaatschap van onze VVBHV aangegaan zijn. Wij werken gestaag verder aan die indelingscriteria en trachten tegen de volgende ledenvergadering van februari een concreet voorstel aan u te kunnen voorleggen.

Inderdaad februari volgend jaar, zover denken we alweer, dus weer tijd om onze penningmeester te verblijden met uw lidgeld! Het zoveel mogelijk versturen van de nieuwsbrief via e-mail maakt dat het lidgeld nog steeds op € 35,- per jaar kan gehandhaafd worden. Ontvangt u de nieuwsbrief per post maar heeft u ook een e-mailadres, meld het ons even! Onze rekeninggegevens voor betaling van het lidgeld vindt u hiernaast, beneden in het colofon, vermeld gewoon 'lidgeld 2010' bij uw betaling, dan komt het terecht. We zien uw bijdrage graag voor het einde van het jaar op onze rekening verschijnen.

In december zal de nieuwsbrief redactie William en Greet en onze 'journalist' Wim u vergasten op een super dikke en speciale kerst/winter editie, we mikken erop deze special nog voor de feesten in uw mailbox te krijgen zodat u tussen de gangen van uw feestmalen door zeker voldoende leesvoer zult hebben! Weer iets om naar uit te kijken dus.

Nog een kleine tip voor de winter: als u toch uw motorolie plant te verversen doen u dit beter voor de winter dan erna. Bij lang stilstaan van de gebruikte olie kunnen zich namelijk allerlei zuren vormen die bij het aftappen nog gedeeltelijk zullen achterblijven en alsnog in uw verse olie zullen worden verspreid...

Namens het bestuur, uw voorzitter

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

Dirk Ramakers

Baasrode bouwt zijn palingbotter!

door Jan Dedroog

De kogel is door de kerk: Toerisme Vlaanderen heeft toegezegd om het botterproject te cofinancieren. Het botterproject stond al enkele jaren op het programma van het bestuur van het Scheepvaartmuseum Baasrode.

Reeds in 2006 kreeg het museum een som van het reconversiefonds van de Boelwerf van Temse met de bedoeling een opleidingsproject te starten. Deze som werd onmiddellijk opzijgezet met het idee om een nieuwe Baasroodse palingbotter te bouwen. De gedachtegang was: 'de gelden die voortkomen uit de scheepvaart worden benut voor de bouw van een nieuw schip'.

Het museumbestuur heeft nu een werkgroep opgericht die de realisatie van dit project in goede banen moet leiden. Er zal samengewerkt worden met de VDAB die de nodige arbeidskrachten voor het opleidingsproject zal leveren terwijl Henk Van Halsteren, van de bekende botterwerf uit Spakenburg (NL) de algemene leiding van de werken op zich neemt.

Het provinciebestuur gaf reeds zijn toelating om de bouw op het terrein van de 'site Scheepswerven Baasrode' te realiseren terwijl de houten loods als atelier – met de nodige machine en werktuigen – zal ingericht worden. Het is de bedoeling om op 1 april 2010 met de werkzaamheden te starten. De constructie van een nieuw schip op de oude scheepswerf zal natuurlijk een enorm aantrekkelijk evenement zijn om geïnteresseerde bezoekers naar het museum te lokken.

uit: De Binnenvaartkrant 20-10-2009".

Pionierswerk aan het Zennegat



De Mechelse schepen Greet Geypen (links) en Eric Van Hooydonk, voorzitter van Watererfgoed Vlaanderen, onthullen een kunstwerk van kunstenaar Wim de Graaf.

Mechelen beschikt als eerste gemeente in Vlaanderen over een groepslijgplaats voor varende erfgoed. Vorige maand werd deze lijgplaats aan het Kanaal Leuven-Dijle nabij het Zennegat feestelijk ingehuldigd.

Stuwende kracht achter de gezamenlijke lijgplaats is de Vlaamse Vereniging tot Behoud van Historische Vaartuigen (VVBHV), die in 2002 werd opgericht als koepelorganisatie voor varende erfgoed in Vlaanderen. "Wij zagen dat de eigenaren van historische schepen geen gezamenlijke spreekbuis hadden", vertelt voorzitter Dirk Ramakers. "Het waren allemaal individuen die een gevecht voerden om een lijgplaats."

"In tegenstelling tot Nederland hebben we in Vlaanderen geen museumhavens. Zelfs in Antwerpen had men vroeger maar weinig oog voor varende erfgoed. Tegenwoordig begint men in te zien dat de aan-

wezigheid van historische schepen wel degelijk iets toevoegt aan de economische activiteiten van de haven. In Vlaanderen hebben we naar schatting 150 varende erfgoed-schepen, in welke staat die ook zijn. Als vereniging geven we ook advies over de restauratie van dergelijke schepen."

Nabij het Zennegat kunnen twaalf historische schepen nu permanent liggen. Verder is er een zone van 50 meter waar passanten met varende erfgoed drie maal 24 uur gratis mogen overnachten. De VVBHV gaat de lijgplaatsen uitbaten, al is het niet de bedoeling om er winst uit te maken. Ramakers: "Wij promoten het gegroepeerd afmeren van historische schepen om zo de toeristische meerwaarde ervan beter te kunnen uitspelen. Daarmee voorkom je ook dat varende erfgoed verloedert. Naar de vaarwegbeheerder toe betekent deze groepsconcessie een stuk rechtszekerheid. Waterwegen en Zeekanaal (WenZ) kan nu

terugvallen op een vereniging die er alles aan doet om het varende erfgoed netjes in orde te houden."

Waterstad Mechelen

In de toekomst hoopt de VVBHV ook elders in Vlaanderen, bijvoorbeeld in Dendermonde, soortgelijke lijgplaatsen te zien ontstaan. Aan het Zennegat gaat de vereniging ijveren voor bijkomende nutsvoorzieningen.

De Mechelse schepen Greet Geypen heeft daar wel oren naar. De stad Mechelen is zich immers volop aan het promoten als stad rond het water. Geypen wees tijdens de inhuldiging van de nieuwe lijgplaats op de vele initiatieven op dit vlak. Zo worden in de binnenstad enkele oude vlietjes weer opengelegd en komt de oudste boot van het land binnenkort naar huis. Het gaat om een prauw die in 1904 tijdens opgravingen in Nekkerspoel werd gevonden. Hij is naar schatting tussen de 2200 en de 2700 jaar oud en wordt momenteel gerestaureerd.

"Met deze boot willen we als stadsbestuur lid worden van de VVBHV", beloofde Geypen, die aangaf de synergie tussen de stad en de VVBHV verder te willen uitbouwen. "We gaan ook de weg naar de nieuwe lijgplaatsen beter aanduiden en we willen nadenken over bijkomende nutsvoorzieningen ter plaatse."

Volwaardig erfgoedbeleid

Ook Watererfgoed Vlaanderen, de koepelvereniging voor nat en droog watererfgoed in Vlaanderen, juicht het lijgplaatsenproject in Mechelen toe. Voorzitter Eric Van Hooydonk prees het pionierswerk van de VVBHV. Hij hoopt dat er in de toe-

komst nog veel meer aanmoediging mogelijkheden voor historische vaartuigen bijkomen. Het tekort aan lijgplaatsen werd ook aangestipt in een beleidsbrief die Watererfgoed Vlaanderen voor de Vlaamse verkiezingen opstelde. Daarin drong de vereniging aan op een krachtig en specifiek watererfgoedbeleid in Vlaanderen. Van Hooydonk is verheugd dat de nieuwe Vlaamse regering hierover een extra passage heeft opgenomen in haar regeerakkoord. "We maken werk van het restaureren en beschermen van kunsthistorisch, archeologisch, kerkelijk en varende erfgoed en we maken het hedendaags bruikbaar", staat in het akkoord te lezen. Van Hooydonk: "We zullen er als vereniging op toezien dat de regering deze belofte ook waarmaakt."

Hoewel Watererfgoed Vlaanderen

slechts een half jaar oud is, is de vereniging een daverend succes. Van Hooydonk: "We worden door de beleidsmakers al serieus genomen."

Inmiddels zijn 37 organisaties lid. Daarnaast heeft Watererfgoed Vlaanderen ook partners, waaronder het Antwerpse Havenbedrijf. Ook de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit heeft aangegeven partner te willen worden.

Van Hooydonk hoopt dat Waterwegen en Zeekanaal en de stad Mechelen dit voorbeeld zullen volgen. "Vlaanderen is opgezezen uit het water en leeft nog steeds voor een groot deel van het water", aldus de voorzitter. "Wij Vlamingen worden wel eens landratten genoemd – zeker in vergelijking met de Nederlanders – maar we realiseren ons wel degelijk hoe belangrijk de waterwegen zijn."



Het VVBHV-bestuur heft het glas op de nieuwe lijgplaats. (Foto's Sarah De Preter)

SCHEEPSPRAET

door Frank Jansen, mslb. Hylke

Welkom bij het forum Scheepspraet! 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. Op vraag van de leden is er nu een aparte afdeling gemaakt, speciaal voor VVBHV-leden.

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 registreren?

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.

Hieronder, 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 alles aaneelkaar, geen hoofdletters of lege tekens. Dan tikt u uw **e-mailadres** in. Let op, maak geen fouten.

Het volgende veld vult u 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 door elkaar. 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 e-mail 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 .

Tot ziens online!



De geschiedenis van Bolnes scheepsmotoren

door Wim de Graaf, IJtunnel 1

In onze maandelijkse reeks over scheepsmotoren, deze maand: Bolnes.

De eerste bolnes dieselmotor

In 1926 kwam Johann Hendrik van Cappellen bij zijn vader in de zaak. Een van zijn eerste taken was het ontwerpen van een dieselmotor, gebaseerd op de ervaringen met de gloeikop motoren. In 1928 werd met de bouw van dieselmotoren begonnen en tegelijkertijd werden bestaande gloeikop motoren ongebouwd tot dieselmotor. Oorspronkelijk waren het dieselmotoren met een open voorgrond en een toerental van maximaal 400 omw/min. In 1932 kwam een verbeterde versie op de markt, de eerste dieselmotor in gesloten uitvoering met een vermogen van maximaal 300 pk bij 600 omw/min.



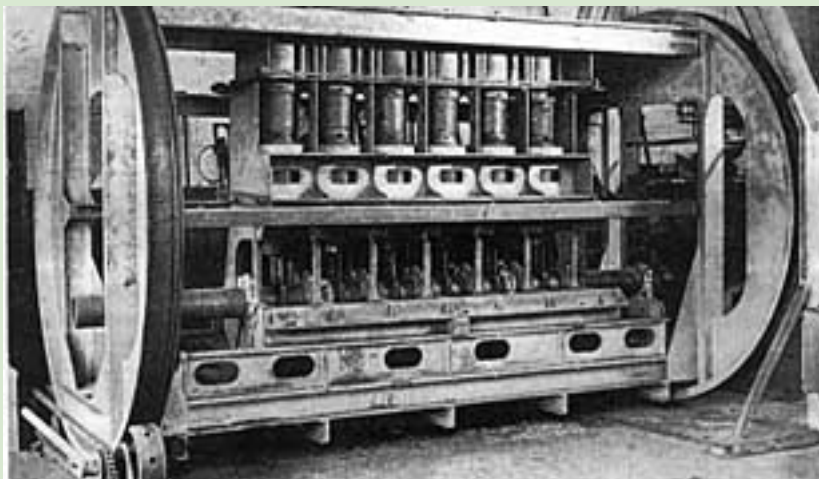
De gelaste eenheids Bolnes Dieselmotor

Toen de vier ondernemingen Kromhout, Brons, Industrie en Bolnes in 1945 hun voornemen, wat in de oorlogsjaren tot stand was gekomen, om één grote onderneming te maken opgaven, was de weg in 1948 vrij voor de heer I.J. van Cappellen om een studiereis te ondernemen naar de Verenigde Staten. Hij kwam terug met de gedachte om de toekomstige motoren te lassen en samen te stellen uit eenvoudige standaard onderdelen. De WO II, M4 Sherman tank, maar ook de latere series Liberty schepen waren min of meer geheel gelast.



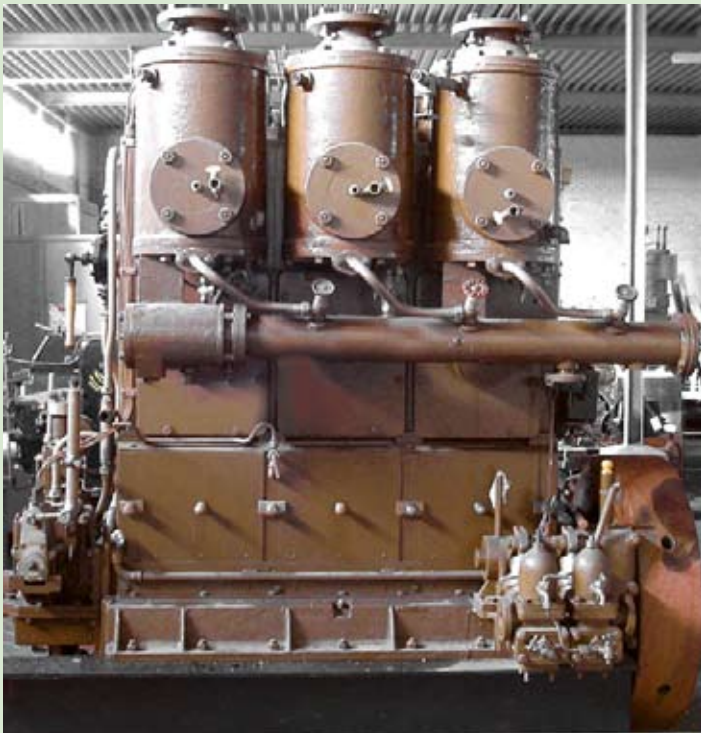
Omstreeks 1923 begon men in Nederland het elektrisch lassen toe te passen. Willem Smit & Co's Transformatorenfabriek was een van de eersten die in deze nieuwe markt "sprong". Tussen 1924 en 1925 nam men proeven met lastransformatoren en in 1926 kwam de eerste geheel uitgewerkte constructie van lastransformatoren op de markt. Een jaar daarvoor had men ook al het idee geopperd de laselektroden zelf te gaan fabriceren en mede onder aanvoering van directeur ir. Th. Roskopf en later ir. W. Gerritsen werd dit in 1927 gerealiseerd.

In samenwerking met Prof. Ir. Kroon van de Technische Hogeschool in Delft werd een nieuw motor type ontwikkeld met een boring van 190mm en een slag van 350mm. Het vermogen per cilinder bedroeg 50 pk bij 430 omw/min. In 1949 kwam de eerste gelaste dieselmotor in productie. Daarvoor was een soort carousel-lasbank ontwikkeld zodat elke las "onder de hand" gelast kon worden. Hieronder ziet U zo'n opstelling waarin alle losse onderdelen van een zescilinder strak tegen elkaar staan uitgericht. Onderin ziet U een stalen as die in de grote loopringen van de carousel is gelagerd en waarop de lagerblokken van de hoofdagers reeds zijn gemonteerd. Zo zit het hele hoofdagerwerk vanaf de opbouw van het motorblok al in lijn.



Een andere bijzonderheid van de BOLNES motor is dat hij niet alleen van het tweetact principe is maar ook nog eens een z.g. kruishoofdmotor is. Bij een kruishoofd motor zit de zuigerstang vast aan de zuiger, onder de zuiger zit dan een meegaand lagerblok waaraan dan weer de drijfstang de verbinding vormt met de krukas. Het bijzondere van de BOLNES motor is dan dat dit kruishoofdlager is uitgevoerd als tweede (spoel)zuiger die dienst doet als compressor/spoelpomp voor de benodigde verbrandingslucht.

Als je al die rariteiten van een BOLNES motor bij elkaar optelt dan begrijp je eigenlijk niet dat er binnen de wereld van het historische varend erfgoed zo weinig belangstelling is voor dit oerdegelijke Nederlandse product. Het komt misschien doordat je aan de buitenkant van die vierkante gelaste doos eigenlijk helemaal geen bewegende delen ziet. Zelfs de uitlaatklep zit keurig weggewerkt in een (alweer) vierkante kleppendecksel. Ook de slechte naam die de BOLNES bij sommigen heeft gekregen als "astmatische trekezel" of het "oude paard uit BOLNES" heeft hem geen goed gedaan.



Het verdwijnen van de Machinefabriek Bolnes

Door hevige concurrentie van de z.g. goedkopere landen als Japan, Korea en Singapore kwam de Nederlandse scheepsbouw, en ook Bolnes in ernstige problemen. En zo kwam er in de tachtiger jaren van de twintigste eeuw door faillissementen een einde aan de Ridderkerkse scheepsbouwindustrie.

De motorenfabrikant Bolnes werd in 1987 verkocht aan het toenmalige Stork Wartsila die vervolgens de fabricage van Bolnes motoren stop zette. Hoewel Bolnes gedwongen door marktomstandigheden in 1987 haar dieselmotoren divisie aan het Finse bedrijf Wartsila verkocht, kon een groot gedeelte van het personeel tot oktober 1996 op de fabriek "De Zaag" blijven werken. Sinds die tijd zijn de werkplaatsen en kantoren te Schiedam gevestigd en in Zwolle. Gelukkig zijn er nog scheepswerven en machinefabrieken die nog het een en ander kunnen leveren of vervangen. Een daarvan is Olthof in Capelle a/d IJssel.

Bronnen;www.willemsmithistorie.nl, www.machinemuseumzwolle.nl



Beste vrienden

Na 1 november is het beste van het varen eraf. Behalve dan voor hen die van mist en koude vingertoppen houden. En de verwarming wat harder kunnen zetten dan de stijging van de condens. Tijd voor herinneringen, dus. Tijd ook om nog eens terug te komen op een geslaagde editie van WaterkAnt in het laatste weekend van september.

Met alle risico's van dien schatten we de publieksopkomst aan 60.000 plus. Wat zeker ook geslaagd is te noemen, is de sluimerende opdracht om het nautische bewustzijn van groot Antwerpen op te vijzelen. Vanuit de hele provincie weet men het Eilandje liggen en is men zich er van bewust dat de haven een belangrijke, dynamische werkgever is. En dat men niet licht moet omgaan met het Watererfgoed en ook niet met de leef-, woon- en werkcluster die zich hier ontwikkelt.

De Kamper Kogge was een belangrijke aantrekkingspool terwijl er voor de Koninklijke Roeiregatta nog nooit eerder zoveel ploegen hebben deelgenomen die er de 'ambiance' inbrachten. Yeuhj! Er werden passagiers naar diverse uithoeken van het Kattendijkdok overgevaren, en ook de rondvaarten waren een succes, temeer omdat het publiek alle geheimen leerde kennen van de intussen mythische stoomschepen. De Haven heeft zich niet alleen op haar opperbest getoond door een fijne bediening van bruggen en sluisen, maar ook met een dynamische bemanning van de sleep- en peilboten. En we dippen de vlag voor de Jachthaven Antwerpen, natuurlijk. Merci à nos amis du Patrimoine Maritime du Nord pas de Calais d'être présent. And we mustn't forget to salute Alexander Thomson from the magnificent lifeboat William and Kate Johnston who is involved in a special relation with Antwerp for the coming months.

En zo hebben we het bedoeld: een feest voor de deelnemers, een feest voor de bezoekers en een trekker voor



de haven. Die profileerde zich ook op de Rijnkaai en stelde een variatie aan aspecten voor die vandaag tellen in het havenbedrijf in het . De zo dikwijls gesuggereerde verbinding tussen het nautische verleden en het toekomstgerichte bewustzijn van scheepvaart, havenbedrijvigheid en de 'human resources' is dus zeker een hit. De haven in bedrijf, en geen klein beetje. We vergeten zeker niet onze ploeg van 75 vrijwillige medewerkers, een eigen WaterKant team versterkt door de jongens en meisjes van de Rupel, Tolerant en vele andere organisaties. Dank aan iedereen.

We horen graag of er suggesties of kritische verbeterpunten zijn, want WaterkAnt gaat door. Noteer

alvast 23/24 en 25 september 2011 in jullie agenda's dan is het opnieuw van dattum op Het Eilandje in Antwerpen. Op de webpagina (klik [hier](#)) vinden jullie het fotoalbum van WaterkAnt 09. Door te klikken op de foto's krijg je grotere formaten die je zeer eenvoudig kunt downloaden. Als er andere fotobanken bestaan horen/zien we dat ook graag.

We hopen jullie er dan allemaal weer te zien en maak alvast maar wat reclame zodat we in 2011 twee dokken kunnen vullen.

Bedankt voor jullie medewerking en tot gauw!

Pit de Jonge



Veiliger Varen tot Behoud van Historische Vaartuigen (vervolg)

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 belang van reanimatie (bron:Wikipedia,Reanimatie.nl, Belgisch staatsblad).

Belang van reanimatie

Wekelijks worden er in Nederland ruim 200 mensen buiten het ziekenhuis getroffen door een hartstilstand. Dit zijn zo'n 10.000 mensen per jaar! Deze getallen gelden in mindere mate ook voor België. Een acuut hartinfarct is vaak de oorzaak van een hartstilstand. Een hartstilstand is een levensbedreigende situatie als niet onmiddellijk hulp wordt geboden.

Hulp kan bestaan uit reanimatie. Hoe eerder wordt gestart met reanimeren, hoe groter de kans op herstel. Als bij een hartstilstand direct wordt gestart met reanimeren zodat professionele hulpverleners van een ambulancedienst het kunnen overnemen, is de kans op volledig herstel groot.

Blijf niet langer een hulpeloos toeschouwer, maar wordt een geoefend hulpverlener!

De meeste mensen worden thuis door een hartstilstand getroffen, vaak geheel onverwacht. Als familie, huisgenoten, vrienden of mede-opvarenden op dat moment kunnen starten met reanimeren, zouden jaarlijks honderden levens gered worden. Reanimatie, hartmassage en mond-op-mondbeademing zijn levensreddende activiteiten. Dit is te leren; maar niet alleen uit een boekje!

Stap 1

①

- Controleer bewustzijn
- Aanspreken
- Schudden (schouder)

Geen reactie?



Slachtoffer is bewusteloos

Controleer het bewustzijn door het slachtoffer voorzichtig aan de schouders te schudden en aan te spreken. Vraag bijvoorbeeld: "Gaat alles goed met u?", "Wat is er gebeurd?" Als er geen reactie volgt op het aanspreken en aanraken, dan is het slachtoffer bewusteloos. Roep om hulp. **Laat het slachtoffer niet alleen.**

Stap 2

Leg het slachtoffer op zijn rug en maak de luchtweg vrij door het hoofd iets naar achteren te kantelen of de kin met de vingertoppen iets omhoog te tillen. Houd de luchtweg open. Kijk, luister en voel maximaal 10 seconden naar normale ademhaling.

②



Stap 3

③

Als het slachtoffer niet normaal ademt of als u twijfelt, vraag een omstander om **112** te bellen. Zeg dat het om een reanimatie gaat.

Op het water vraag je om hulp via VHF 16, op binnenwateren kan je ook oproepen op het gebruikelijke communicatiekanaal 10.



Stap 4

Als het slachtoffer niet normaal ademt of als u twijfelt, start met hartmassage. Geef borstcompressie door het borstbeen 4 - 5 cm. in te drukken met een frequentie van 100 per minuut.



Stap 5



Na 30 borstcompressies start u met mond op mond beademing. Als u de kinlift heeft toegepast en tijdens het beademen komt de borstkas omhoog, dan heeft u voldoende ingeblazen. Beadem 2 keer.

Wissel 30 borst compressies af met 2 keer beademen tot professionele hulp arriveert. In principe gaat men door met de reanimatie totdat professionele hulp arriveert, het slachtoffer bijkomt, of het slachtoffer door een arts is doodverklaard.

Onderzoek

Er wordt internationaal veel onderzoek verricht op het gebied van reanimatie. Opvallend daarbij zijn de aanmerkelijk grote verschillen tussen de diverse onderzoeken. Een sluitend 'succes'-percentage is daarom ook niet te geven. In het algemeen kan worden gesteld, dat de kans op succes helaas niet groot is.

Belangrijke aspecten die de kans van slagen bepalen zijn:

- De conditie van het slachtoffer voorafgaand aan de reanimatie.
- De tijd waarbinnen de reanimatie/eerste schok heeft plaatsgevonden.
- De kwaliteit van de uitgevoerde beademingen en borstcompressies.
- De snelheid en kwaliteit van de verdere opvolging door professionele hulpverleners.

In een Zweeds onderzoek uit 2005 werd bij maar liefst 29.700 patiënten bekeken hoeveel mensen na 1 maand nog in leven waren (dus nog zonder te vragen of dit bv. in coma aan de beademing was of gezond buiten het ziekenhuis). Na 1 maand was 2,2% van de niet door omstanders gereanimeerde nog in leven; 4,9% van degenen die door niet-professionals waren gereanimeerd, en 9,2% van de mensen die door (toevallig als omstander aanwezige) professionele hulpverleners waren gereanimeerd. Volgens dit onderzoek is het aantal mensen dat zonder aanmerkelijke neurologische schade overleeft, nog aanzienlijk kleiner.



Hoewel er een kleine overlevingskans is, zijn pogingen tot reanimatie dus zeker niet zinloos. Als het niet lukt, hoeft de hulpverlener (amateur of professional) zich echter niet schuldig te voelen. 90 tot 95 % van de reanimatie's buiten het ziekenhuis zijn niet succesvol. Aannemelijk is, dat dit getal bij aanwezigheid en gebruik van een AED lager zou liggen. Cijfers van de Amsterdam Arena en Schiphol bevestigen dit.

Dit artikel gaat verder op
www.historisch-vaartuig.be/veilig.html!
(klik op de link en je wordt doorgestuurd naar de website!)

Panheel Maritiem

Dit jaarlijks terugkerende evenement werd ook dit jaar in het **derde weekend van juni** georganiseerd en is zowel bij schippers en kapiteins, maar ook bij het publiek prima in de smaak gevallen.

Aan een grote ponton lagen \pm 60 historische boten en schepen afgemeerd. Enkele boten waren zelfs meer dan 100 jaar oud. Ook voor oude draaiende stationaire motoren was veel belangstelling. Er werd volop gebruik gemaakt van de gratis rondvaarten met diverse oude boten. Aan land waren activiteiten voor jong en oud. Dit alles werd omlijst met maritieme klanken. Kortom het was een groot succes.

Dit succes heeft motiveert ons om te beginnen met de voorbereidingen voor **Panheel Maritiem 2010**. Schrijf alvast de data in uw agenda:

zaterdag 19 en zondag 20 juni 2010

Wij gaan proberen het succes van 2009 te herhalen; indien mogelijk te overtreffen!

De editie van 2010 zal in het teken staan van **Kromhout**. Er wordt extra aandacht besteed aan dit roemruchte oer-Hollandse merk. We willen een zo compleet mogelijke range van Kromhout motoren presenteren. Hiermee doen we een beroep op alle Kromhoutbezitters om zich te melden en acte de presence te leveren. Dit geldt zowel voor "varende" Kromhouts, maar ook voor stationaire motoren.

Met een beetje medewerking van de weergoden, belooft het in 2010 weer een prachtig en gezellig maritiem festijn te worden.

Het volledige programma volgt. Voor meer informatie en aanmeldingen kunt u terecht op onze vernieuwde website www.panheelmaritiem.nl

(Het is in ieder geval de moeite waard om eens op onze website te kijken!)

Tot ziens op 19 en 20 juni 2010!

Met vriendelijke groet,

Organisatiecomité Panheel Maritiem

Welkom nieuwe leden!

steunend lid Den Deugniet

Naam eigenaar: Rudi Verelst
Type schip: zeeschouw
Werf: zelfbouw, Antwerpen
Bouwjaar: 1992
Afmetingen: 10 x 3,85 x 0,8 m
Motor: 43 pk BetaMarine, 4 cil
Bouwjaar motor: 2005
Keerkoppeling: Hurt
Thuishaven: Paal, Nederland



Tyfoon één

Naam eigenaar: Leo van Dorsselaer
Type schip: zeilboot
Werf: onbekend, Noorwegen
Bouwjaar: omstreeks 1930
Afmetingen: 8,64 x 1,99 x 1,30 m
Motor: buitenboordmotor, Yamaha
Thuishaven: Grimbergen



In 1961 is het schip herbouw door Werf Staf Versluys (verhoging met twee gangen en plaatsing kajuit). Onderstaande foto's zijn gemaakt door fotograaf Paul Bolsius. De zwart-wit foto komt uit het boek "Leven met de zee" van Staf Versluys.



De Tyfoon 1 begint aan zijn eerste tocht.

Hoe zag de ODILIA er uit ?!

door Dirk Ramakers

Bij het dubbelen van de romp van onze sleepboot Odilia in de winter van 2003-2004 stotten we op een oud metingsmerk: Am5156N. Wijlen de heer Reurt Koster slaagde erin dit nummer terug te vinden in de metingsregisters, hetgeen de geschiedenis van onze boot completer maakte. We wisten namelijk via een oude meetbrief slechts vanaf 1931 hoe de boot heette en wie de eigenaars waren.

De heer Koster vond terug dat de boot gebouwd werd bij Concordia in Amsterdam in opdracht van rederij J.H. Bergmann en als Amsterdammer Nautica op 3/8/1911 werd te boek gesteld. Een Amsterdammer is een type sleepbootje met een brede voorroef die tot op het berghout gaat, een open dekje, dan de machinekamer met de stuurhut en dan een open achterdek. Op 1/12/1931 werd de Nautica ingeschreven als Zwerver te Rotterdam met nummer 8455 en we dachten dat onze boot er vroeger dan wel eens zoals op onderstaande foto kon hebben uitgezien.



De boot is dan in de jaren 1940 naar België gekomen als "St Antonius", eigendom van de heer Meulenstein, en wij dachten dat hij de boot dan in de huidige vorm zou hebben gebracht, dus een voorroef met smal gangboord, aansluitend de stuurhut, machinekamer en een achterroef

In november van dit jaar was ik echter naarstig verf aan het verwijderen op de achterwand van de achterroef en daar vond ik het ingeslagen nummer R8455N. Ik had het niet direct in de gaten maar pa maakte gelijk de opmerking: "maar dan stond die achterroef er in 1931 ook al op toen de boot Zwerver werd herdoopt!" Inderdaad, het metingsmerk staat op een plaats waar je het ook zou verwachten, in de rechterbovenhoek, het lijkt er dus niet op dat het op een recuperatieplaat staat die dan daar is terechtgekomen bij latere verbouwingen. Waarschijnlijk is de roef er niet op gezet bij de bouw in 1911 aangezien de hoeken van de roef gelast zijn en niet geklonken (de naad tussen dek en roef was echter wel geklonken).

We weten nu dus wel dat de boot waarschijnlijk al zijn huidige indeling had sinds 1931 maar we weten nog steeds niet hoe ze eruit zag toen ze werd gebouwd en waarom ze op die manier werd verbouwd. Hopelijk wordt dat ons ook nog eens onthuld... Zo zie je maar hoe moeilijk het is om te bepalen wat 'het originele uiterlijk' van een boot is !