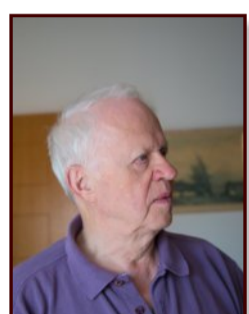


Blik in de toekomst

Er is voorlopig nog altijd geen overeenkomst met de provincie Oost-Vlaanderen, al zijn we er niet veraf. Het mag niet gezegd worden dat er niet met alle krachten aan gewerkt wordt, in tegendeel. De vzw is er van overtuigd dat haar toekomst en zelfs haar bestaan op de helling staat wanneer er geen verstandig en degelijke overeenkomst wordt afgesloten op de lange termijn. Geruchten gaan rond in Baasrode en daarbuiten dat er diefstal gepleegd werd door sommige bestuursleden. Er is absoluut geen sprake van diefstal van deze zaken. De zaken zijn geïnventariseerd en komen terug naar het Scheepvaartmuseum wanneer de lucht opgeklaard is, en we hopen zodra mogelijk. Zoals men wellicht weet heeft het bestuur haar verantwoordelijk genomen om haar archief en scheepsplannen te beschermen. Volgens onze statuten is dit opgeslagen in een daarvoor geschikte ruimte binnen de grenzen van Baasrode. Indien er vragen hierover zijn, staan de bestuursleden voor u klaar om u verder hierover in te lichten. We houden u al thans op de hoogte via onze nieuwsbrief.



Overname van het roer.

We roepen alle hensen aan dek om het schip door de branding te loodsen. Daarvoor mochten we nog eens rekenen op Jan Annemans. Carlo onze voorzitter zet door zijn drukke professionele verplichtingen op de werkvloer een stapje opzij. Er wordt van de voorzitter ook verlangd dat hij praktisch iedere dag met het Scheepvaartmuseum bezig is. Beide zaken zijn een te zware belasting gezien de gebeurtenissen. Zijn functie is nu ondervoorzitter en Jan oefent dan de functie voorzitter ad interim uit tot zijn benoeming op de algemene vergadering die er aan komt op 20 juli, waar hij tenslotte bevestigd zal worden als voorzitter.

Gedenkstee.

De gedenkstee die de tragische gebeurtenissen uit 1920 in herinnering brengt is weer door de vrijwilligers hersteld. Het is volgend jaar honderd jaar geleden dat deze twee slachtoffers verdronken aan de werf. Een kind van nauwelijks 2 jaar kwam in het water terecht en werd achterna gesprongen door zijn vader een schipper die niet kon zwemmen, beiden lieten het leven hierbij. De steen vermeld de volgende tekst:

Octaaf Van Der Gucht echtgenoot van Sterh De Schrijver 1882 - 1920

Lodewijk Hendrik 1918 - 1920

Gemakkelijk was het niet, de zuil van ongeveer 100 kg moest verticaal op de sokkel met hoogte van 1,50 meter gebracht worden. Met het maken van een 4 meter hoge driepikkel en een takel blok lukte dit tot tevredenheid van de vrijwilligers. Er werd voor de zekerheid in de sokkel en de zuil een boorgat gemaakt waarin een stevige ijzeren stang de beide delen op hun plaats houdt hierna werd er kwistig met een alles lijmer de beide delen vastgelijmd. Er is nog wat afwerkingswerk nodig in de komende dagen zoals het cementeren van de onderkant van de sokkel met de bodem en het centreren van de steen onder de zuil. Er worden alweer plannen gemaakt om een zware mastkoker rechtop te zetten en een mast te plaatsen, dan kan er ook bij een mooie gelegenheid eens een vlag gehesen worden. Het veerbootje Fredericque wordt niet vergeten de werken worden verder gezet wanneer de bemanning weer voltallig is, ook vrijwilligers hebben een vakantieperiode nodig.



40 Jaar

Ja zo lang bestaat de vereniging reeds volgend jaar. We gaan dit natuurlijk niet ongemerkt voorbij laten gaan, hiervoor word een denktank opgericht u kan als lezer suggesties op ons afvuren. De beste ideeën zullen beloond worden met een gratis inkomticket. De denktank bevindt zich binnenkort op onze website waar u uw ideeën kwijt kunt.

Hoogtij 16/6

Dit evenement georganiseerd door de stad Dendermonde en haar dienst toerisme is fantastisch gelukt. Het strijkorkest met werken van o.a. Malher, (we denken hierbij aan de Moldau in Praag) had heel wat belangstelling en trokken zo wat vierhonderd belangstellende in drie keer (houten loods is niet groter). De houten loods zat geheel vol voor de voordracht van Dirk Draulants die dit ook drie keer herhaalde. Met zijn thema's over Fauna en Flora langs de groene Schelde boorden wekte hij de belangstelling bij luisteraars voor al het mooie van onze natuur rondom ons. Maar ook over de dieren die er tot voor kort niet meer waren en die nu terugkeren binnen onze samenleving zoals de wilde hamster, de bever, de otter en natuurlijk de wolf. Vele hebben gebruik gemaakt om het museum te bezoeken.

Proficiat dienst toerisme, het was een mooie en leerrijke dag die bijgewoond werd door zowat 700 bezoekers die voor de gelegenheid gratis inkom genoten op de site. Hooft het gezegd dat de brouwer bij dit zomerweer ook een gelukkig man was. Dit is zeker voor herhaling vatbaar.



Ons Rosalie



Onze botter "de Rosalie" ligt er momenteel prachtig bij, afgewerkt kun jij hem echter moeilijk noemen. Vorig jaar is er danig hard gewerkt om het schip, bak- en stuurboord grondig te krabben en te schaven, met andere woorden, op te smukken. Daarna volgde de bepaling van de waterlijn en werd hij, boven deze waterlijn mooi in de bleke harpuijs gezet.

Nu alle gangen en inhouten aangepast en gemonteerd zijn wordt het stilaan tijd om aandacht te besteden aan details.

Voor het werkjaar 2019 hebben wij gekozen voor een aantal essentiële onderdelen die tegelijk van primordiaal belang zijn maar ook het uitzicht van de botter fundamenteel zullen veranderen.

1. De waterbalk van het achterdek.

Achteraan zal de waterbalk geplaatst worden. Deze balk is licht gebogen en geprofileerd, later komt op deze balk de zgn. beting, dit is de zwaar-ijzeren lat met gaten waar de "knecht" in past om het roer in een bepaalde stand vast te zetten. Deze balk geeft een dwarsverband en -sterkte in het achterschip en bepaalt tegelijkertijd de afmetingen van het achterdek. Dit dek zal het achterste tabernakel, de bergruimte, wat vroeger het kot genoemd werd, afsluiten. Deze ruimte wordt benut voor bergruimte en dient tegelijk voor de ontluchting van het achterschip.

2. De bolders.



Een volgende stap zal de plaatsing zijn van de bolders. De bidders uit Nederland hadden enkel op het voordek bolders en achteraan pennen of korvijagels, simpel, omdat ze in quasi getijloze havens lagen met de kop op de wal en achteraan voldoende hadden aan korvijagels om de schepen te houden liggen. Bolders hadden ook in de weg gestaan voor de behandeling van de netten. De Baasroodse bidders waren geen vissers, ze waren transportschepen voor het vervoer van paling van Nederland naar Baasrode. Ook de situatie op de Schelde is in die 100 jaar, datum waarop de schepen van de Baasroodse rede verdwenen zijn, grondig veranderd. Niet alleen is de stroming veel sterker geworden maar ook het tijverschil is hoger, dagen dat het hoogtij boven de 6 meter uitkomt zijn gelemaal geen uitzondering meer. Ook de scheepvaart is in die dieper tijd sterk geëvolueerd. Wat begin twintigste eeuw nog veelal op de zeilen gebeurde of per sleepschip wordt heden ten dage vervoerd met schepen die 4 maal groter zijn, met motoren waarmee de schippers zelfs het tij niet meer moeten afwachten. Aangezien onze botter dus in andere omstandigheden zijn werk zal moeten doen, vraagt dat ook de nodige aanpassingen. Ook de bolders zullen er enigszins anders uitzien. In plaats van op het voordek aan bak- en stuurboord de beschikking te hebben over één enkele bolder worden er op de Rosalie dubbele bolders geplaatst. Ook op het achterschip komen dubbele bolders om het schip tegen grotere golfslag bij passerende schepen te beveiligen.

3. De zwanenhalzen.

Naast de voorsterven zullen er een aantal spectaculaire onderdelen bijkomen. Hier worden twee zgn. zwanenhalzen gemonteerd, in Nederland heten zij "slemphouten". Dit zijn verbindings tussen de voorstevensbalk en de berghouten, tegelijk geven zij aan de kop een elegant uitzicht. Ook de kluisborden en de berantanden zullen gemonteerd worden. Bidders hebben geen kluisborden met open kluisgaten, gewoon omdat zij geen zware ankerkettingen gebruiken maar enkel een "dreganker" met een ankerlijn die over het potdeksel loopt. De berantanden moeten vermijden dat het anker dat op het potdeksel ligt van zijn plaats zou schuiven.

5. De zwaardklampen.

Ook midscheeps zal er verandering komen. Onze botter is uiteraard een platbodem en een zeilschip. Dit houdt in dat zwaarden er moeten voor zorgen dat het schip koers houdt. Als bij dergelijke schepen het lijzwaard "gestoken" wordt drukt het tegen de zogenaamde strijkklamp.

Dit zijn balken die op het berghout liggen en die niet alleen de lijn van het berghout moeten volgen maar ook in de juiste lijn en onder de juiste hoek moeten geschaafd worden; een slecht geplaatste strijkklamp maakt dat het schip minder hoog aan de wind kan zeilen en moeilijk op koers te houden is, een precisiewerkje dus!

Als er nog tijd en voldoende budget over is zullen ook de lijsten rond de bun gemonteerd worden, pas dan kunnen de maten van de geperforeerde platen die de bun onder de waterlijn afdichten, gemeten en geplaatst worden. 2019 zal dus een boeiend jaar worden in de geschiedenis van ons Rosalie.

Jan Annemans

Coördinator botterproject Rosalie

Teksten - Jan Annemans & Jozef De Haeck -

Ontwerp nieuwsbrief Triempont A.