

Ruimschoots

jaargang 14 | nummer 2 | april 2014 | driemaandelijks nautisch tijdschrift



- Voorlopige bescherming van de motorjachten
- Cultuurhistorische Leievaart met de Gentse barge
- De voormalige Boelwerf te Temse
- Het oeuvre van Colin Archer



hellingen steigers tijstoppen in Rupelmonde

Hellingen

voor schepen met een platte bodem met een lengte tot 40 meter behorend tot het maritiem erfgoed of pleziervaart.

Contact:

Technische Dienst Kruibeke
td@kruibeke.be

Kruibeke
 —Autonoom GemeenteBedrijf—

-  Middenstand en horeca op wandelafstand.
-  Geen bruggen en sluizen stroomafwaarts.

Steigers

met vaste ligplaatsen beschikbaar.

Contact:

Tolerant vzw

info@tolerant.be
 of secretaris@tolerant.be



Rijn - & Binnenvaart Museum Antwerpen

Ligplaats Bonaparte dok – Nieuwpoort kaai

Open op woensdag van 14 tot 18 uur
 van half april tot half oktober
 Ook op aanvraag voor groepen
 van minstens 10 personen.

Inkom gratis

Info +32 3 219 09 80
 +32 3 644 45 05
 +32 3 232 86 70
 +32 0 474 94 22 98

www.rijnenbinnenvaartmuseum.be

ribiva@skynet.be



Op 13 februari 2014 ondertekende minister Geert Bourgeois het ministerieel besluit tot definitieve bescherming van zeven plat- en rondbodems als varend erfgoed.

Er werd in overweging genomen dat het in het algemeen belang is dat zeven plat- en rondbodems, de mosselhengst D'n Bruinen, de jacht-hoogaars den Oeschaert, de schooltjalken de Gerlache en Ortelijs, de kruispolderaak Nemrod, de poon Ouderhoek en de boeierschuit Ziet op u Zelfen definitief beschermd worden gezien hun respectievelijke historische, wetenschappelijke, industrieel-archeologische en sociaal-culturele waarden.

De schepen zijn representatieve exemplaren van de voor Vlaanderen belangrijke en specifieke varianten van deze scheepstypes, die historisch en geografisch sterk verbonden zijn met de scheepsbouw in de Lage Landen, en meer specifiek het Scheldebekken, vanaf de 16de eeuw:

- De Gerlache en de Ortelijs als representatieve voorbeelden van oorspronkelijk zeilend, stalen vrachtschepen gebouwd in 1895 en 1898 met vanaf 1948 een herbestemming als schoolschip;
- de Ziet op u Zelfen als representatief voorbeeld van een ijzeren zeilend vrachtschip, gebouwd in 1884, met alle typologische kenmerken van een "boeierschuit", een variant op de grotere tjalken;
- D'n Bruinen als representatief houten vissersvaartuig onder zeil voor de Zeeuwse wateren en de Schelddelta, gebruikt voor het vervoer van mosselen;
- de Nemrod, als uniek en authentiek voorbeeld van een ijzeren plezierjacht gebouwd in 1898 met nog de oorspronkelijke geklonken staalconstructie van de romp, als voorbeeld van de overgang van houtbouw naar staalbouw;
- de Ouderhoek, als uniek en uiterst fraai en authentiek voorbeeld van een houten plezierjacht, gebouwd in 1914;
- en den Oeschaert, als representatief en authentiek voorbeeld van een traditionele visie op de bouw van plezierjachten na de Tweede Wereldoorlog, gebaseerd op het scheepstype "hoogaars".

De schepen krijgen een schildje als herkenningsteken van de definitieve bescherming als varend erfgoed.





varen met Tolerant altijd net iets anders

Hengst D'n Bruinen drooggevalen op de plaat van Walsoorden. foto Rob Van Ham



monumentenwacht
varend erfgoed

Inspectieteam

Broos Colman 0477 212 587
broos.colman@oost-vlaanderen.be

Jelle Annemans 0477 210 971
jelle.annemans@oost-vlaanderen.be

Provinciale site

Scheepswerven Baasrode
Sint-Ursmarusstraat 141
9200 Baasrode

Partner in het behoud van uw varend erfgoed

Colofon

RUIMSCHOOTS

is een uitgave van de vzw Ruimschoots, CNR-loods, Scheepsbouwersstraat 16, BE 9150 Rupelmonde en bericht over het maritiem erfgoed in Vlaanderen en daarbuiten, over nautische geschiedenis en tewerkstelling, binnenvaart en pleziervaart.

Werken mee aan dit nummer

Broos Colman, Dr. Maarten Van Dijck, Geert Van Doorne, Lieven Muësen, Jan Rutten, Cees Rademakers, Vincent Schoenaers, Eric Grimbers, Justin Gleissner

Redactie

Franke Lok info@tolerant.be

Redactieraad

Anthony Demey, Franke Lok, Willem Manteleers, Philip Streitz

Abonnement/ secretariaat Ruimschoots

p/a Willy Huysmans, Esmoreitlaan 43 bus 32, BE 2050 Antwerpen. Tel. 03 219 09 80, ruimschoots@skynet.be
Een jaarabonnement (4 nummers) kost € 18,00
KBC BE36 7310 2943 0781 BIC KREDBEBB
Bij betaling uit het buitenland graag ook uw naam en adres vermelden.

Verantwoordelijke uitgever

Anthony Demey, Guido Gezellelaan 39, BE 9100 Sint-Niklaas

Vormgeving

Els Van Hoof

Drukwerk De Wrikker cvba, www.dewrikker.be

Foto cover

Dr. Maarten Van Dijck

Prijs per nummer € 6,00

Inhoud

Voorlopige bescherming van motorjachten	6
Cultuurhistorische Leievaart met de Gentse barge	8
De voormalige Boelwerf te Temse	12
Het oeuvre van Colin Archer	16
Rijn- & Binnenvaartmuseum	
Kerkschip Sint-Jozef	19
Zeescouts	
De Dertiende groep Sint-Joris 85 jaar jong	22
Vrienden van het Scheepvaartmuseum	
De Oostendse Compagnie G.I.C. deel IV	24
Beleg en Val van Antwerpen in 1585	26
Marjorie, een charterzeilschip	27
In memoriam Jan DE BRUYNE	30
Boekennieuws	31
Agenda	33

Voorwoord

Op 20 maart begint dit jaar de lente. Jaarlijks keerpunt tussen het denkwerk en de praktische uitvoering ervan.

De algemene vergaderingen van de verenigingen rond varend erfgoed zijn in deze periode in snel tempo afgewerkt. Het uitwerken van doelstellingen, bijstellen van plannen, organiseren en bijwonen van evenementen worden nu aangevat en zullen de lente en zomer rijk vullen met het uitdragen van de resultaten van de eigen werking.

Evenementen, klein en groot, zijn niet alleen bijeenkomsten waar gezelligheid troef is maar ook de plaats waar nieuwe ideeën opgedaan worden, waar men zijn eigen inzichten kan aftoetsen, waar kennis overgedragen wordt. Evenementen zijn verder de plaats waar het resultaat van jaren inspanning, door individuen en verenigingen, getoond worden aan wie het maar wil. Het zijn de plaatsen waar men de vruchten plukt. De plaats bij uitstek waar de verenigingen en hun medewerkers in de bloemetjes gezet worden. En inderdaad ook een plaats van gezelligheid en camaraderie. Het ultieme platform van de varend erfgoedwereld(je).

Festivals, bijeenkomsten, openingen, evenementen, reünies, allemaal woorden die een bijna identieke lading dekken. Hoe je ze ook noemt, hoe groot of hoe klein ze ook zijn, ze vragen een bijzonder grote inzet van de organisatoren en hun medewerkers. Ze bieden aan de varend erfgoedparticipanten echter wel het platform waar de sector zich aan het grote publiek kan tonen en zijn bestaansreden kan legitimeren.

Organisatoren van varend erfgoedevenementen, soms op zich uit de kluiten gewassen verenigingen, moeten door de sector op handen gedragen worden, zonder deze mensen verliest de sector aan belangstelling en de uiterst belangrijke uitstraling naar het grote publiek.

Broos Colman,
Monumentenwachter Varend Erfgoed

Voorlopige bescherming van de motorjachten

Allegonda, Napoleon, Alice, Gentiana en Elektra

Op 12 november 2013 werden vijf motorjachten, Allegonda, Napoleon, Alice, Gentiana en Elektra voorlopig beschermd als varende erfgoed. Het zijn unieke stukken die vrijwel steeds voor vooraanstaande families of bedrijven werden gebouwd. De vijf motorjachten geven samen een goed overzicht van de productie van motorjachten van het begin van de twintigste eeuw tot in de jaren 1960. In principe volgt binnen het jaar de definitieve bescherming van dit varende erfgoed.

Hoewel een luxueus zeiljacht vaak als esthetisch summum van de pleziervaart wordt beschouwd, hoeven motorjachten uit de eerste helft van de twintigste eeuw niet onder te doen in charme. De ontwikkeling van de dieselmotor maakte het mogelijk om kleinere schepen aan te drijven met een motor. Voortaan kon het complexe zeiltuig op jachten worden weggelaten en ontstonden vernieuwende schepen die gemakkelijk te besturen waren. De eerste motorjachten zijn bijzonder vanwege hun individualiteit. Ze werden vrijwel steeds als uniek stuk gebouwd voor vooraanstaande families of bedrijven en werden rijkelijk ingericht.

De pleziervaart is een oud fenomeen waarvan al in de zeventiende eeuw sprake was. In die periode werd het fenomeen aangeduid met de term 'spelevaren'. Met plezier-

varen wordt bedoeld dat waterwegen niet langer uitsluitend werden gezien als een noodzakelijk middel voor transport, maar ook als een aangename omgeving om vrije tijd op door te brengen. Afkomstig uit een traditie van statenjachten waarin hoogwaardigheidsbekleders werden vervoerd, was yachting eeuwenlang een privilege. Een jacht bleek een uitermate geschikt statussymbool. Paraderend met hun macht, welvaart en daarom ook hun vrije tijd, konden de hoogste klassen genieten van de waterwegen. De jachten die hiervoor dienst deden waren unieke schepen waarvoor kosten noch moeite werden gespaard om zo luxueus mogelijk te ogen.

Oorspronkelijk werd 'gespelevaard' met zeiljachten. De motorpleziervaart ontstond na de ontwikkeling van de dieselmotor in 1894. De eerste motorjachten dateren uit het begin van de twintigste eeuw aangezien de dieselmotoren in die periode gebruiksvriendelijker werden.

Aanvankelijk werden er twee types motorjachten gebouwd: de bakdek-kruisers en de kofferdekkruisers. Bakdek-kruisers zijn herkenbaar aan het verhoogde voordek met enkele patrijspoorten waaronder een beschutte ruimte de eigenaar en zijn passagiers meer comfort moest bieden. Die ruimte bestaat in de meeste gevallen uit een woongedeelte of salon. Eveneens typerend

voor bakdek-kruisers is een sierlijke zeeglijn, die verkregen wordt door het verhoogde voordek. Op deze originele bakdek-kruiser ontstonden allerlei varianten, zoals de bakdek-kruiser met verlengd bakdeksalon tot aan de kuip, of de bakdekker met achterkajuit.

Kofferdekkruisers kwamen ongeveer gelijktijdig met bakdek-kruisers op de markt. Het grootste verschil tussen deze twee concurrenten ligt bij de zeeglijn: bij de kofferdekkruisers was deze doorlopend en lichtgebogen. Een ander verschil is dat het voordek niet tot aan de scheepswanden was doorgetrokken, maar dat er plaats was gelaten voor gangboorden. Er ontstonden echter ook mengvormen tussen de kofferdek- en bakdek-kruisers.

Na de Tweede Wereldoorlog werd geleidelijk aan overgeschakeld op seriebouw van motorjachten. De ontwikkeling van de seriebouw en de opkomst van nieuwe materialen werkten een zekere mate van democratisering van de pleziervaart in de hand. Vanaf 1945 worden ook Britse en Amerikaanse modellen van motorjachten populair. De vijf voorlopig beschermde motorjachten geven samen een goed overzicht van de productie van motorjachten van het begin van de twintigste eeuw tot in de jaren 1960.

Allegonda

De Allegonda werd in 1911 gebouwd op de werf De Amstel in Amsterdam. Sinds de bouw van de bakdeksaloonkruiser zijn enkele aanpassingen gedaan. Het vooronder was oorspronkelijk bestemd voor het personeel en dus uiterst sober aangekleed. In die ruimte zijn vandaag een bed, twee langsbanken en kasten te vinden. De stuurstand die oorspronkelijk open was, is nu overdekt. In het gangetje tussen het vooronder en het stuurhuis zijn een wastafel en kast ingebouwd. Het authentieke salon is samen met de ranke lijn de grootste troef van dit schip.

Napoleon

De Napoleon werd in 1929 gebouwd op de scheepswerf Van Praet-Dansaert in Baasrode als directieschip en familie-jacht voor de familie Van Praet. Het schip werd gebruikt om tochtjes te maken op de binnenwateren van Vlaanderen. Het werd in 1995 gerestaureerd om er rondvaarten mee te organiseren in de Antwerpse haven. De Napoleon is een prachtig voorbeeld van een directieschip uit de jaren 1920. Het schip fungeerde als een visitekaartje van de scheepswerf Van Praet-Dansaert.

Alice

De Alice was oorspronkelijk bedacht om de Congolese rivieren te bevaren. De bakdek-kruiser ging echter nooit naar Congo en voer vanaf 1932 als luxejacht voor een Antwerps particulier. In de plaats van een stoommachine kreeg de Alice een extra hut achteraan. Er werd centraal een dieselmotor geïnstalleerd. Tussen 2001 en 2007 werd de Alice in verscheidene fasen gerestaureerd en gemoderniseerd. Het is een zeldzaam voorbeeld van een stalen bakdek-kruiser die in België, bij Cockerill in Hoboken, werd gebouwd.

Gentiana

Dit motorjacht werd in 1955 gebouwd op de werf Thornycroft (U.K., Chiswick-aan-de-Thames). Het schip werd ontworpen door John Thornycroft voor een belangrijke klant van de werf en werd uitgerust met twee Thornycroftmotoren. De Gentiana is ontworpen om op zee te varen met de meest geavanceerde technieken van die tijd. De inspiratie kwam deels van de schepen van de Engelse Navy.

Elektra

De Elektra werd in 1964 op de werf Van de Voorde op de Antwerpse linkeroever gebouwd. Het motorjacht werd ontworpen door Edgard De Graef en heeft een uitgesproken modern, maar luxueus uitzicht. Mogelijk probeerde Van de Voorde een nieuwe markt aan te boren met dit type schepen. Van de Voorde was immers van origine een scheepsbouwer voor de professionele binnenvaart. Met de Elektra hoopte de werf de Nederlandse bouwers van plezierjachten te kunnen beconcurreren. De betimmering van het schip werd uitgevoerd door Meert in Boom. ●

Dr. Maarten Van Dijck is onderzoeker industrieel en varende erfgoed bij het agentschap Onroerend Erfgoed



Cultuurhistorische Leievaart met de Gentse barge

Voor de cultuur en het toerisme kan je de Leie beter opvaren dan afvaren. Niet logisch, want rivieren worden normaal afgevaren: van de boven- naar de benedenloop, of van de bron naar de monding en niet omgekeerd.

Van Walmeire tot Noorderwal

De vaste ligplaats van de Gentse barge "kapitein André De Wilde" is aan stuurboord van het oude Justitiepaleis, op de Leie bij de Recollettenbrug en het Koophandelsplein (place du Commerce). Dat plein heette vroeger Walmere en is vandaag een lommerrijke parking waar de madammen van de magistraten op zaterdag gratis hun voiture stellen voor een bezoek aan de Veldstraat en de Voldersstraat.

Onze Leievaart eindigt in Deinze waar het Afleidingskanaal of Vaart van Schipdonk aan Noorderwal het water van de Leie opneemt om het af te voeren naar Heist-aan-Zee (1847). De plaatsnaam Noorderwal herinnert aan de noordelijke vestingsgracht van Deinze, genoemd de Caendel, die de grens vormde "tussen Deijnse Binnen en Buijten". Ook onze vertrekplaats was eertijds een stadsgrens, maar dan van het oude Gent: aan Walmere stond tot 1752 het Kuipgat, een met ronde

Klaar voor de vaart: de Gentse barge ligt aangemeerd te Walmere bij het oud Gerechtshof in Gent.



torens versterkte sluis gelijkend op het Rabot aan Bachtenwalle, alias de Drij Torekens, of zoals de Broeltorens in Kortrijk of nog de Pont des Trouis in Doornik en het Sashuis aan het Minnewater in Brugge.

Staduitwaarts

Stroomopwaarts wordt de Leie aanzienlijk breder ter hoogte van het parkje aan de Lindenlei: vroeger lag daar een zandplaat of eiland in de rivier en nu is er een jachthaven. Het omstreeks 1750 weggebaggerde eiland noemde men de 'Verloren Kost' omdat er tolgeld moest betaald worden op de ingevoerde scheepsladingen. Nu zijn daar nog de Verlorenbroodstraat en de Verlorenkostbrug. Achter die brug mondt de Coupure uit in de Leie en deze laatste vertoont twee totaal verschillende oevertypes: aan bakboord de steile helling van de Blandinusberg met in terrassen aangelegde tuinen en aan stuurboord echt stedelijke oevers met rechte kaaien in metselwerk, beplant met een rij platanen. Aan de Bijlokekaai varen we voorbij het Stedsmuseum 'STAM' en de stedelijke concertzaal De Bijloke. Van aan de Jan Palfijnbrug tot aan het Patijn-tje werd de Leie begin 20^{ste} eeuw rechtgetrokken om een aantal tijd-rovende bochten af te snijden. Je merkt het meteen aan de betonnen oeverbeschoeiingen en aan de recente architectuur. Op de Henleykaai het Provinciaal Handels- en Taalinstituut en langs de Eedverbondkaai een serie banale appartementsgebouwen. Eens voorbij de Koning Albertbrug komt er open bebouwing, het wezen-tehuis en stadsscholen waar voorheen de Velodroom en de schietbaan waren (nu Jubileumlaan). Aan bakboord ontstond na de demping van de oude Leie het kwartier van de Rijsenberg met hoog- en laagbouw, en op de andere oever ligt de wijk Ekkergerm met de Watersportbaan.

Aan de Broekkantstraat in Afsnee vindt men het tuinpaviljoen van het kasteel Daerupt waarin het lijk van Cyriel Buysse lag opgebaard in juli 1932.



Aan de Bocht verlaat de barge de stedelijke agglomeratie, en de Blaarmeersen geven een eerste impressie van de landelijke Leie. Door het kruisen van de Ringvaart voorbij de Sneppe zullen wij de fysische grens passeren tussen de stad en de buiten, tussen cultuur en natuur.

Door het land van Cyriel Buysse

Het versnipperd grondgebruiken de chaotische ordening in het grensgebied van de Gentse banlieue tussen de Ringvaart, de spoorwegen en de autosnelwegen geven ons even de tijd om het te hebben



Bij Constant Permeke vormt een Leiemeander het hoofd-motief van een weids landschap uit 1907, waarin de kromme lijnen domineren.



Vanuit de barge gezien, verschijnt kasteel Ooidonk in zijn natuurlijke biotoop: bos en wei.

over de fameuze kunstenaars van de Leiestreek. De eerste groep van Latem (omstreeks 1900) was feitelijk gevormd in het Patershol, in het hart van het oude Gent. Een aantal studenten van de Academie voor Schone Kunsten was de beaux-arts-traditie beu en hunkerde naar een kunst met grotere aandacht voor innerlijke waarden. De beeldhouwer George Minne en de dichter Karel van de Woestijne openden voor hen de wereld van de symboliek en de religie. Karel en zijn broer, de schilder Gustave van de Woestijne, vluchtten uit de geïndustrialiseerde, verwilderde en verpauperde stad met haar sociale conflicten en haar meedogenloos materialisme, naar het ongerept landelijke Sint-Martens-Latem waar zij gastvrij onthaald werden door de gemeentesecretaris en naïeve schilder Binus Van den Abeele. De sterk sociaal bewogen schrijver Cyriel Buysse trok zich in dezelfde streek terug op de Molenberg van Deurle.

In tegenstelling tot een ruim verspreide mening, werden de meesters dus niet aangetrokken door de schoonheid van de Leielandschappen, maar weggedreven door hun afkeer van de stad Gent. Als de barge onder de R4 is doorgevaren, beschrijft de Leie een

scherpe bocht. Waar de Rosdambeek (die de grens vormt van Sint-Denijs-Westrem en Afsnee) onder een brugje in de rivier uitvloeit, vangen we een glimp op van het sterfhuis van Cyriel Buysse, het Roze Huis of het Goed Daerupt, vlakbij de zeer oude en zeer schilderachtige dorpskerk van Afsnee. Aan het restaurant Nenuphar is er een overzet of veerpont. Jaarlijks vindt daar de bootjeswijding plaats in het laatste weekend van juni.

Al onze Leiedorpen zijn oud. Naarmate de bevolking en de economische macht van Gent en Vlaanderen toenamen, werd de Leie een levensnoodzakelijke verkeersader voor de aanvoer van het graan uit Artesië (Noord-Frankrijk). De Leie werd een straat, bezaaid met tolhuizen en kastelen. De vroege stenen dorpskerken van Sint-Denijs-Westrem, Afsnee, Bachte-Maria-Leerne, Deinze, Vijve en Harelbeke zijn niet gefinancierd door een handvol parochianen maar met de opbrengsten van de taksen en rechten op het fluviale vervoer.

In de kunstschilderskolonie

Sint-Martens-Latem wordt het "gezegend oord van de Vlaamse kunst" genoemd. De eerste groep

Gentse kunstenaars werd vervoegd door Valerius de Saedeleer, Albert Servaes, Frits van den Berghe en de broers De Smet (Léon en Gustave). Verderop in Astene had je de grootmeester Emile Claus. Een halve eeuw na Claude Monet gaf hij een nieuwe dimensie aan het impressionisme door het menselijk bedrijf in het landschap een plaats te geven, en door zijn virtuoze techniek. De hele ploeg artiesten van Latem was trouwens op zoek naar de symboliek en de tragiek achter de oppervlakkige waarneming van hun leefmilieu en de puur zintuiglijke weergave ervan.

Nadat de Eerste Wereldoorlog de schilderskring uiteengedreven had, vormde zich een tweede equipe in Sint-Martens-Latem.

De reus Constant Permeke was de belangrijkste figuur van die lichte, wie het opnieuw niet in de eerste plaats om de Leielandschapkes ging, maar om de metafysische inspiratie, die een artistieke vertolking kreeg in wat men het 'Vlaamse expressionisme' is gaan noemen, ook al was er geen sprake van etnische of nationalistische sentimenten. Deze kunstenaars waren in de eerste plaats gedreven schilders met een sterke persoonlijkheid, die het land- of maatschappelijk

motief interpreteerden naargelang van hun zoektocht naar de mogelijkheden van lijn, vorm en kleur, tot aan de grenzen van de figuratieve weergave.

Anders door meanders

De beeldende kunstenaars werden in Latem, Deurle en de beide Leernes vooral getroffen door de weidsheid en horizontaliteit van de Leievallei. De rivier heeft daar een zeer gering verval en beschrijft een ongewoon kronkelend traject. Er zijn talloze grote en kleine meanders en de barge lijkt wel in het rond te varen. Schippers en passagiers mankeren een dieptezicht zoals op een rechtlijnig kanaal. Je verliest er ieder oriënteringsgevoel. Vaak is het wateroppervlak onzichtbaar en schijnt de barge op de weiden en de velden te varen. Haar meanders maken de Leie anders en de schilders hebben het geweten: de lage horizon, de hoge luchten en de brede uitzichten gaven hen vleugels en een blik op het oneindige, zodat zij ertoe gebracht werden de grenzen van hun kunst af te tasten en volop deel te nemen aan het modernistisch avontuur van de 20^{ste} eeuw.

De meest frivole kronkel van de Leie is nu de Oude Leie geworden, sinds de doorsnijding van de bocht in 1860 waardoor naar verluidt acht uren vaartijd kunnen worden bespaard. Om het niveauverschil op te vangen, werd het 'Sas van



Met spanning en verbazing kijken passagiers en passanten toe hoe behendig schipper Raymond de Gentse barge doorheen het Sas van Astene sluist. De oude klapbrug is nog met klinknagels gebouwd. (foto Denise Belmans)

Astene' gebouwd, de laatste debietregeling op de benedenloop van de Leie vóór Gent. Dat sluisje met ophaalbrug aan de Hellestraat, sinds de fusie op het grondgebied van Deinze, is onveranderd gebleven sinds zijn constructie in 1862. Het is wonderlijk te zien hoe precies, op een haar na, de barge-schipper Raymond Roegiers, in de smalle geul tussen de sluismuren laveert.

De Oude Leie werd al vlug toeristisch gevaloriseerd: wij kennen nog de zwemkom met ligstrand Vosselare-Put, en de manège met rijschool River-Ranch.

Aan Astene-Sas begint de bebouwing te verdichten en geraakt het landschap op de achtergrond. Leerne en Astene werden tomeloos verkaveld, met uitzondering van het kasteeldomein van Ooidonk waar nog veel bos en weiland bewaard bleven.

Noorderwal is een buitenmaatse wateroppervlakte in een desolate omgeving.



Nooit deinzen

Het slot van Ooidonk is een parel van renaissancearchitectuur, iets meer dan 400 jaar oud, maar met zorg bewaard en nog steeds bewoond.

Als bouwkundig erfgoed van eerste rang kunnen ook vermeld de villa Laming en de polikliniek van dokter Martens in Astene, beide ontworpen door Henry van de Velde die ook de auteur is van de Boekentoren van de Gentse universiteit. In de stadskern van Deinze verrijst vlakbij de Leie de statige O.-L.-Vrouwekerk, in oorsprong romaans, maar gotisch verbouwd in de 14^{de} en de 15^{de} eeuw. In de schaduw van de kerk ligt het Museum van Deinze en de Leiestreek, dat een goed overzicht biedt van de kunstproductie in deze regio. De barge is nu dicht genaderd bij het eindpunt van haar Leievaart. Aan Noorderwal neemt de Vaart van Schipdonk het overvloedige water van de Leie op en voert het af naar zee. Door ongeremde zandwinning is de zwaikom een sinistere watervlakte geworden waar elke herinnering aan de lieflijke Leie is uitgewist. ●

Geert Van Doorne is licentiaat kunstgeschiedenis en oudheidkunde en eredirecteur van de Dienst Monumentenzorg en Architectuur van de Stad Gent. Samen met o.m. Walter De Buck was hij initiatiefnemer van de bouw van de Gentse barge.

165 jaar scheepsbouw aan de Schelde

tekst | Lieven Muësen
foto's | archief Boelwerf

De voormalige Boelwerf te Temse

Van tjalk tot Congoschip (1829-1945)

Tijdens haar 165-jarig bestaan ontwikkelde Boelwerf zich van een lokaal artisaan eenmans-bedrijf tot een middelgrote werf met wereldfaam. De scheepswerf, gelegen aan de oevers van de Schelde in Temse, op ongeveer 20 kilometer van Antwerpen, werd opgericht in 1829 door Bernard Boel (1798-1872). Hij begon als timmerman op de scheepswerven van Antwerpen-Zuid. In 1829 verhuisde hij naar Temse en begon hij met de bouw van kleine houten rivierboten van 50 tot 80 ton. Hij had er een smidse met schrijnwerkerij aan de kil; zijn werf was ongeveer 1 ha groot. De eerste 50 jaar werden er voornamelijk houten tjalken gebouwd. Het werfje bouwde gemiddeld 1 boot per jaar en stelde maar enkele mensen te werk (4 in 1890). Tussen 1829 en 1890 liepen er in totaal 74 houten vaartuigen van stapel.

Na zijn overlijden, werd Bernard Boel opgevolgd door zijn zoon Jozef (1832-1914), die in 1890 het bedrijfje met een bouwloods uitbreidde. In 1895 leverde hij zijn eerste ijzeren spits af. Aanvankelijk werden ijzeren en later stalen schepen 'geklonken'. Na de Tweede Wereldoorlog werd geleidelijk aan

overgeschakeld op laswerk. Rond de eeuwwisseling werden naast spitsen en tjalken ook aken, stoom- en motorboten en Rijnschepen of Rijnschepen gebouwd. Geleidelijk aan steeg het ritme van de opleveringen, steeg de tonnenmaat en steeg ook het aantal werknemers.

Jozef Boel werd in 1904 opgevolgd door zijn twee zonen, César (1868-1941) en Frans (1870-1943). Het bedrijf heette van dan af Jos. Boel en Zonen. Het hoogtepunt van de vooroorlogse periode was de bouw van het Rijnschip Graaf de Smet de Naeyer (bouwnummer 230, 1911). Het was genoemd naar het eerste Belgische schoolschip dat verging op zijn tweede reis in 1906. Graaf de Smet de Naeyer was de toenmalige premier van België. Met een lengte van 112 meter, een breedte van 12,7 meter, een diepgang van 3,07 meter en een uitzonderlijk draagvermogen van 3053 ton was het in die tijd het grootste binnenschip van Europa en het grootste schip dat de werf in Temse ooit had gebouwd.

Het bedrijf telde in die periode al 200 werknemers en bestreek een oppervlakte van 11 ha. Vanaf 1906 werden op de werf ook scheepsbouwopleidingen georganiseerd in avond- en zaterdagavondschool. In samenwerking met de scheepswerf werd in 1930 in Temse de eerste

scheepsbouwopleiding opgestart in het officieel onderwijs. Scheepswerven Jos. Boel & Zonen was ook actief in de scheepsherstelling. Gezien er geen bouwnummers terug te vinden zijn uit de Eerste Wereldoorlog lag de werf in die periode vermoedelijk stil. In 1920 werd de werf terug opgestart met de bouw van een aantal motorschepen en brak er een nieuw tijdperk aan.

Vanaf 1922 begon men met de bouw van een reeks congoschepen. Die schepen werden als bouw pakket geconstrueerd en met bouten in elkaar gezet. Na de bouw in Temse werd het schip uit elkaar gehaald en in houten kisten, via de havens van Antwerpen in België en Matadi in Congo, verscheept naar de Belgische kolonie. De stukken werden op een plaatselijke scheepswerf terug in elkaar gezet.

Uit die tijd stammen ook de eerste koninklijke bezoeken aan de werf. Zo vereerden koning Albert I en koningin Elisabeth Temse op 9 juni 1926 met hun bezoek naar aanleiding van de inhuldiging van het hospitaalschip Belgique (bouwnummer 501), dat één van de parade-paardjes van de werf was.

Ondertussen breidde de werf verder uit onder het sterk industrieel beleid van Frans Boel. In 1930



1926, Koning Albert bij de inhuldiging van het hospitaalschip

telde het al 680 werknemers. Het aantal afgeleverde schepen steeg van 19 in 1906 naar 32 in 1911 en naar 68 in 1931. Tussen 1904 en 1943 werden er maar liefst 950 orders geplaatst.



1966, tewaterlating van de Temse vanaf de dwarshelling

César Boel, die de technische leiding over de scheepswerf had, trok zich terug in 1933. In hetzelfde jaar werd zijn broer Frans burgemeester van Temse, wat hij tot aan zijn dood in 1943 zou blijven.

In de jaren '30 begon de werf zich op zeescheepsbouw te richten met kustvaarders, vissersvaartuigen en zeesleepboten. In 1935 werd een speciale dwarshelling aangelegd voor de herstelling van binnen- en kustvaartschepen.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog bleef Boelwerf actief en werkte in opdracht van de Duitse bezetter. Dat betekende dat veel Temse-naars er aan het werk konden blijven en niet werden gedeporteerd. Wellicht heeft Temse daardoor wat minder te lijden gehad van de ontberingen die de oorlog met zich meebracht. De eerste volwaardige zeeschepen (vrachtschepen van 2800 ton) werden gebouwd in opdracht van de bezetter. Van actieve collaboratie was er onder Frans Boel vermoedelijk geen sprake. Uit mondelinge bronnen kunnen we opmaken dat er zelfs subtiële acties waren die het werk vertraagden. Ook sabotage van onder meer tewaterlatingen bemoeilijkten de opleveringen. Na de dood van Frans Boel in 1943 kreeg zijn zoon Jozef de leiding in handen. Hij werkte wel actief mee met de bezetter en betaalde na de oorlog de tol van de economische collaboratie van de werf en werd geïnterneerd.

Naoorlogse bloeiperiode (1945-1980)

Na de Tweede Wereldoorlog kende de werf een internationale doorbraak onder de leiding van Georges Van Damme (1907-1986), burgerlijk ingenieur en schoonzoon van Frans Boel. Hij was de zoon van een textielfabrikant uit Eeklo. Gerespecteerd door zowel de werknemers als het kader was hij verantwoordelijk voor een enorme bloeiperiode. Een nieuw administratief gebouw in late art-decostijl met onder meer tekenbureaus, infirmerie en waszalen werd in 1947 in gebruik genomen. Een nieuw plaatatelier en een zware lasloods werden gebouwd. De meest recente technieken werden toegepast (lastechnieken, overgevaaid uit Amerika, optisch afschrijven door projectie, grenaileren van

platen, sectiebouw, ...). De technische uitrusting werd uitgebreid met onder meer een semi-automatisch platenpark en elektronische brandsnijmachines. In 1958 werd een helling voor dwarstewaterlating voor schepen met een tonnenmaat tot 20 000 ton, ontworpen door ingenieur Frank Van Dycke, in gebruik genomen. Dat was nodig omdat de Schelde in Temse onvoldoende breed is om grote zeeschepen van stapel te laten lopen. Met een langshelling zouden schepen van dergelijke omvang stranden aan de andere kant van de Schelde. In de jaren 1950 bouwde de werf in totaal 27 schepen voor Rusland, dat zijn vloot terug op peil wilde brengen nadat die voor een groot deel was verwoest tijdens de Tweede Wereldoorlog. De oppervlakte van de werf werd verdubbeld tot 40 ha door het opspuiten van circa 1 miljoen kubieke meter zand; het aantal werknemers steeg tot 2100 in 1956. In 1959 begon de werf ook met slooptactiviteiten. NV Scheepswerven Jos. Boel & Zonen kreeg een internationaal karakter en behoorde tot de Europese top.

Het succes bleef duren tijdens de golden sixties. Ondertussen was de omvang van de schepen zo toegenomen dat in 1963 de doorvaarbreedte van de brug van Temse van 30 meter op 50 meter moest worden gebracht. Het nieuwe beweegbare brugdeel dat nog steeds in dienst is, werd bij Boelwerf gebouwd.

Diversificatie bleef doorheen de jaren aan de orde van de dag: chemische, product- en ruwoliertankers, vrachtschepen, bulkcarriers, koelschepen (Frubels), ferry's, fregatten, multipurpose schepen (COBO's) ...

Omstreeks 1910



Omstreeks 1930



Naast scheepsbouw werden er ook zeer uiteenlopende constructies gebouwd zoals sluisdeuren, een vlootende raffinaderij, drijvende dokken, brugdelen, opslagtanks.

Eind jaren '60 werden de eerste gastarbeiders uit Marokko en Turkije binnengehaald, vaak voor het vuile werk zoals het ontroesten. Dikwijls in onderaanneming en daardoor slecht betaald en onder slechte arbeidsomstandigheden tewerkgesteld.

Een nieuw administratief complex werd in gebruik genomen in 1969. Na een grondige verbouwing in 2005 werd dit omgevormd tot het administratief centrum van de gemeente: AC De Zaat. De naam verwijst naar het voormalige scheepswerfsterrein dat door de lokale bevolking tot op vandaag De Zaat wordt genoemd. Nog in 1969 werd de NV Scheepswerven Jos. Boel & Zonen omgevormd tot NV Boelwerf. De bestelling van de tot dan toe grootste LNG-tanker ter wereld, Methania, leidde in 1973 tot de bouw van een ultramodern droog- en uitrustingsdok om de afwerking en bouw van schepen tot 180 000 ton mogelijk te maken. Het was met zijn lengte van 560 meter en een breedte van 55 meter het langste droogdok ter wereld. Twee grote schepen konden er tegelijk in worden gebouwd. Het werfsterrein werd hiervoor nogmaals verdubbeld van 40 ha tot 85 ha. Dit zou de laatste grote uitbreiding zijn die Boelwerf heeft kunnen verwezenlijken.

In 1976 werd het sociaal gebouw Den Esch in gebruik genomen. Het bevatte waszalen, een refter, een uitgebreide keuken en een grote feestzaal. Later was dat ook de plaats waar heel wat vakbonds-

bijeenkomsten werden georganiseerd. In dezelfde periode groeide de syndicale delegatie uit tot een inspirerend voorbeeld voor het strijdsyndicalisme in België. De boegbeelden van die stroming, Jan Cap (ACV), Karel Heirbaut (ACV), en José De Staelen (ABVV) kregen nationale bekendheid. Waar de syndicale strijd na de Tweede Wereldoorlog vooral ging over meer veiligheid op de werf (gemiddeld was er één dodelijk ongeval per jaar), spitsten de vakbondsacties zich vanaf de jaren '80 toe op behoud van de werkgelegenheid.

Toen de werf in 1979 haar 150-jarig bestaan vierde, telde zij 3000 werknemers, hoofdzakelijk uit Temse, maar ook uit omliggende gemeenten als Hamme, Sint-Niklaas en Bornem. Boelwerf was de grootste werkverschaffer in de streek. Het bedrijf bezat veel menselijke know how: van creatieve ingenieurs en tekenaars tot bekwame lassers, paswerkers, buizenleggers, enz. De privéonderneming was uitgegroeid tot een middelgrote werf met wereldfaam. Maar de concurrentie uit Azië stak de kop op. De groei stagneerde, het begin van het einde was ingezet.

In 1981 trok Georges Van Damme zich terug uit het bedrijf. Hij werd opgevolgd door zijn schoonzoon, de jurist Philippe Saverys (1930-2002).

Het begin van het einde (1981-1995)

Als gevolg van de internationale scheepsbouwcrisis in de jaren '80 en grote concurrentie van voornamelijk Aziatische scheepswerven (Japan, Zuid-Korea) waar goedkoper geproduceerd werd, kwamen steeds minder orders binnen. In

1982 was Cockerill Yards Hoboken, de andere grote scheepswerf van zeeschepen in België, het eerste slachtoffer van de crisis. Na het faillissement in 1982 werd Boelwerf



Schroef van de Methania in 1979



door de overheid quasi gedwongen Cockerill over te nemen. Daardoor kreeg Boelwerf twee grote werven: Temse en Hoboken. De overheid werd medeaandeelhouder en de onderneming verloor haar zuiver

privé karakter. Zware herstructureringen drongen zich op. De sociale onrust bereikte een hoogtepunt, vakbondsleiders werden ontslagen, het werknemersbestand werd met 40 % ingekrompen en daalde in 1986 tot 1800 werknemers. Philippe Saverys nam in 1987 ontslag. Hij werd opgevolgd door Luc Luyten. Ondanks verwoede pogingen om efficiënter te gaan werken, kon het bedrijf steeds minder optornen tegen de buitenlandse concurrentie. In 1987 ontsnapte de werf tot tweemaal toe op het nippertje aan het faillissement. Nieuwe investeringen bleven echter uit en grote hoogtechnologische prestigeprojecten zoals het boorplatform Yatsy en de ferry Prins Filip slopten handenvol geld op en waren verlieslatend.

In 1992 ging de werf voor de eerste maal failliet. Zeven schepen bleven onafgewerkt. De werf was al die tijd overleefd gehouden door de overheid, die grote bedragen aan goedkope scheepskredieten aan de scheepseigenaren had toegestaan. Die kredieten zijn later voor een groot deel kwijtgescholden.

Na felle stakingen en een bezetting werd het bedrijf in 1993 terug opgestart door de overheid en de Nederlandse Begemanngroep onder de naam NV Boelwerf Vlaanderen met als enige bedoeling de zeven schepen af te werken. De werf werd definitief failliet verklaard op 30 november 1994. Op dat ogenblik waren er nog 1100 werknemers werkzaam. De kabellegger Navigator was het laatste schip dat de werf verliet op donderdag 19 december 1996. Daarmee viel het doek over de zeescheepsbouw in Temse én in België. Een drama voor generaties scheepsbouwers en hun gezinnen.

165 jaar lang was de werf actief geweest. Duizenden mensen hebben er in de loop van de jaren hun brood verdiend. De werf was van nationaal belang en maakte deel uit van één van de vijf nationale sectoren in België. Ze was een hefboom voor welvaart en welzijn in het Waasland.

Met de verdwijning van Boelwerf ging niet alleen een bron van welstand teloor maar ging ook de decennialang opgebouwde know how van vele werknemers verloren. Het bedrijf was vergroeid en verweven met Temse. Het faillissement heeft dan ook diepe wonden geslagen, die tot op vandaag voelbaar zijn. De voormalige site heeft ondertussen een nieuwe bestemming gekregen: woon- en KMO-zone De Zaat. Niettegenstaande straten en pleinen namen dragen die aan de werf refereren, is de aanblik van de voormalige scheepswerf voor altijd weggewist. De overgebleven, als monument beschermde M22-torenkraan is de enige stille getuige van een rijk verleden, een symbool voor de zeescheepsbouw in België die nagenoeg volledig verdwenen is. Gelukkig zijn er nog talrijke schepen, op de Boelwerf gebouwd, die de wereldzeeën bevaren. Betrouwbaar, robuust en met liefde gebouwd. ●

Bronnen:

- 150 jaar Boelwerf, Temse, 1979
- STRAETMANS W. en VAN LIJSEBETTEN G., 150 jaar Boelwerf, 1829-1979, Sint-Niklaas, 1979
- DAMBRUYNE J., Inventaris van het archief van de N.V. Boelwerf Vlaanderen en rechtsvoorgangers 1868-2005, Brussel, 2008
- Van Boelwerf naar De Zaat. Inhoudingsbrochure Administratief Centrum De Zaat, Temse, 2006
- Interviews met Nikolas Saverys, Luc De Ryck, José De Staelen, Gaston Derkinderen, Jean De Block, Jean van Gorp e.a.



Chaconia in 1990

Lieven Muësen is voorzitter van Op Stoapel vzw, die het erfgoed van de scheepsbouw langs de Scheldeboorden onderzoekt, wil bewaren en ontsluiten voor een breed publiek. De focus ligt daarbij op de industriële zeescheepsbouw in Temse. Dit artikel verscheen eerder al in de digitale nieuwsbrief van de vereniging, nummer 14 van 10 september 2012.

Rijksarchivaris Johan Dambruyne stelde een lijvig fotoboek samen met historisch beeldmateriaal over de Boelwerf. Het is uitgegeven door de provincie Oost-Vlaanderen. Zie onze rubriek "Boekennieuws".



Jaren 1960



1978

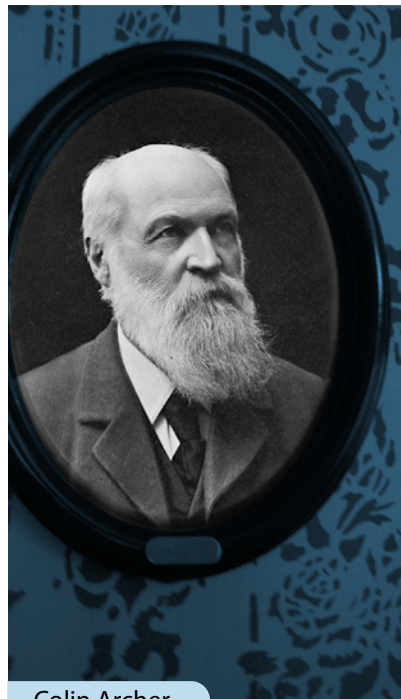
Het oeuvre van Colin Archer, ontwerper bij uitstek

Colin Archer werd beroemd met het schip de Fram. Met dit schip is de Noor Fridtjof Nansen naar de Noordpool gereisd en is een andere Noor, Roald Amundsen naar Antarctica gevaren om daar, nog net voor Robert Scott, als eerste de Zuidpool te bereiken. Colin Archer heeft echter veel meer schepen ontworpen. Hij heeft in de eerste plaats naam gemaakt met de ontwerpen van voor die tijd buitengewoon zeewaardige loodsjollen en reddingboten.

Dit artikel belicht vooral dat aspect van zijn veelzijdig vakmanschap. Al met al een verdiend eerbetoon aan een unieke persoonlijkheid wiens ontwerpen tot op de dag van vandaag in de scheepsbouw van invloed zijn.

Loodsbotten

Naar aanleiding van het grote aantal omgekomen loodsen langs de Noorse kust ontwierp Archer in 1870 een boot die het loodsenwerk veiliger moest maken. Hij werd Minnie gedoopt, maar ofschoon de loodsen haar wendbaarheid en zeewaardigheid prezen, was Archer er nog niet helemaal tevreden mee en bouwde een jaar later de That, een spitsgat walvisboot, uitgerust met stag en gewoon sprietzeil. Dit was het prototype van de thans zo bekende loodsjol.



Colin Archer

Na 1876 bouwde hij alle schepen volgens het golflijnprincipe, een theorie van de Britse ingenieur John Scott Russell dat als een schip zich door het water beweegt, er door de weerstand twee soorten golven ontstaan, één bij de boeg en één bij het achterschip. Om die weerstand te verminderen moet de waterlijn van het schip bij de boeg en het achterschip beantwoorden aan de golfvormen. Hoewel Archer het steeds drukker kreeg met het bouwen van allerlei soorten vaartuigen week hij niet af van zijn principes dat bij de bouw degelijkheid en veiligheid voorop moesten staan.

Men kon met hem marchanderen over de prijs maar niet over de deugdelijkheid. Dat dit geen holle frases waren, blijkt uit het feit dat er nog tientallen door hem gebouwde schepen in de vaart zijn, sommige al meer dan honderd jaar!

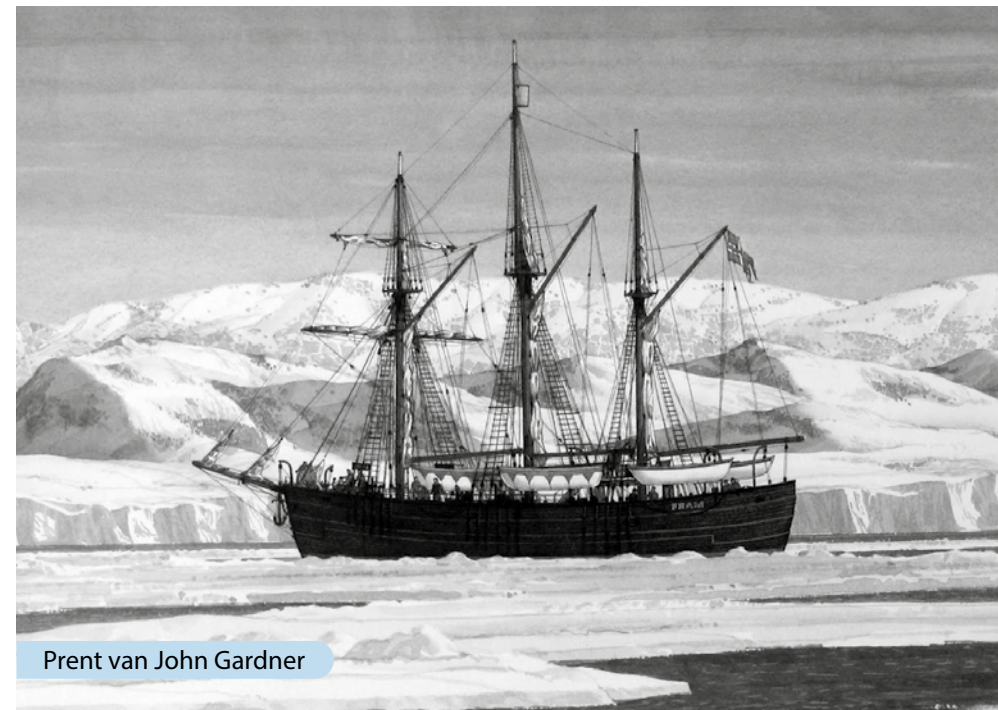
Jachten

Men associeert Colins naam vooral met loodsjollen en reddingboten, maar hij begon met jachten. Het schip dat hij in 1867 bouwde was een soort Schotse vissersboot met twee masten en een schoener-tuig, dat hij Maggie doopte en jarenlang in het bezit was van de familie Archer. Zijn bekendste was ongetwijfeld de 11,9 meter lange Storegut, die hij bouwde in opdracht van de Noorse jachtenfanaat Wilhelm Wolf (in zijn leven bezat hij 23 jachten, waarvan er drie door Archer werden gebouwd). De eigenaar won er veel prijzen mee.

Dat Colin fraaie, snelle jachten afleverde, ontging ook de bekende Rotterdamse zeezeiler J. van Rietschoten niet. In 1902 gaf hij opdracht tot de bouw van de Heijmen. Archer bouwde in totaal een zeventigtal pleziervaartuigen.

Reddingboten

In 1887 vroeg dokter Oscar Tybring de botenbouwer Archer of hij geïnteresseerd was in de oprichting van een Noorse reddingmaatschappij.



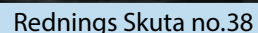
Prent van John Gardner



Colin Archer bouwde ook kleine en grotere pleziervaartuigen

Tybring liep al jaren met die gedachte rond, maar kreeg onvoldoende steun van anderen die meenden dat de Noorse kust zich niet leende voor een reddingwezen, zoals die reeds functioneerde in andere Europese landen. Ook Archer was het daarmee eens; de meeste schepen vergingen in open zee en niet op de kust. Vooral vissersboten en hun opvarenden vonden vaak een graf ver van huis. Dus was het zaak, redeneerde Archer, reddingboten op zee te laten kruisen en de vissersboten te vergezellen naar de visgronden.

Medio 1891 was er voldoende geld om de Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning op te richten en Colin Archer een jaar later opdracht te geven de eerste reddingboot te bouwen volgens zijn eigen tekeningen, maar waarin enkele ideeën van andere ontwerpers waren verwerkt. Het werd een spitsgat double ender met een doorlopend dek. De afmetingen waren: lengte o.a. 14,05 m, breedte o.a. 4,60 m en diepgang 1,94 m. Het had een ijzeren kiel van 7 ton en een zeilareaal van 74,98 m², bestaande uit grootzeil, fok en bezaan. Daarenboven konden nog twee kluivers en een topzeil worden gevoerd. Beneden deks kwamen drie waterdichte afdelingen met doorgangsluiken, waarvan de middelste de kajuit was met twee kooien, banken, kasten en dergelijke. Ook in de beide andere afdelingen werden twee kooien afgetimmerd. De verzonken open stuurkabinen waren van waterdichte schotten en een afvoer voorzien. Dit prototype kreeg het bouwnummer 54 en kostte 10.903,43 NOK, bier voor het werkvolk meegerekend. Het werd bij de tewaterlating in augustus 1892 naar zijn ontwerper en bouwer Colin Archer gedoopt als dank voor zijn inzet. De trotse schipper Nicolay Anthonisen was zeer ingenomen met zijn reddingboot. Hij prees zijn wendbaarheid, zeewaardigheid en zeilvermogen.



De Rednings Skuta no.1 is nog steeds in de vaart. Toen de Rednings Skuta no.1 in 1933, na veertig dienstjaren, werd verkocht, had hij een indrukwekkende staat van dienst achter de rug: hij had 67 boten met 237 opvarenden behouden binnengebracht en 1522 vaartuigen geassisteerd! De naam van de maker hield het Noorse reddingwezen in ere door de in 1910 gebouwde Vardø om te dopen in Colin Archer. In 1961 werd de oorspronkelijke boot van die naam in ontredderde staat in Amerika ontdekt, naar Noorwegen teruggehaald en opgeknapt. Thans vaart de echte Colin Archer onder de vlag van het Noorse scheepvaartmuseum, onder beheer van de SSCA (Sailing Ship Colin Archer) en onder bevel van schipper Von Trepka. Het zou Archer goed hebben gedaan te weten dat zijn nu honderd jaar oude geesteskind nog immer van zich doet spreken. Zo stak hij tijdens de Tall Ships Race in 1983 de loef af

Einde van een era

Toen Archer op 8 februari 1921 op 89-jarige leeftijd overleed, had hij meer dan tweehonderd schepen gebouwd, waaronder dus 70 jachten, en verder 60 loodsboten, 14 reddingkruisers en 72 andere vaartuigen, stuk voor stuk juweeltjes van scheepsbouwkunst. De Colin Archer en de zusterschepen zullen ongetwijfeld nog een aantal

En nu?

Nog steeds varen er oorspronkelijk gebouwde Colin Archers op de zeven zeeën. En door het enorme succes van deze schepen worden er nu nog steeds, op basis van bestaande plannen, schepen van zijn hand gebouwd. ●

Bronnen:
Jack Vogelaar,
Wikipedia,
www.redningsselskapet.no



tekst | Cees Rademakers

De Sint-Jozef,

het uit gewapend beton gebouwde casco
van een tanker, nu kerkschip

L.o.a. 95,85 m
Br. 14,25 m
D. 6,50 m
BRT. 7000 ton

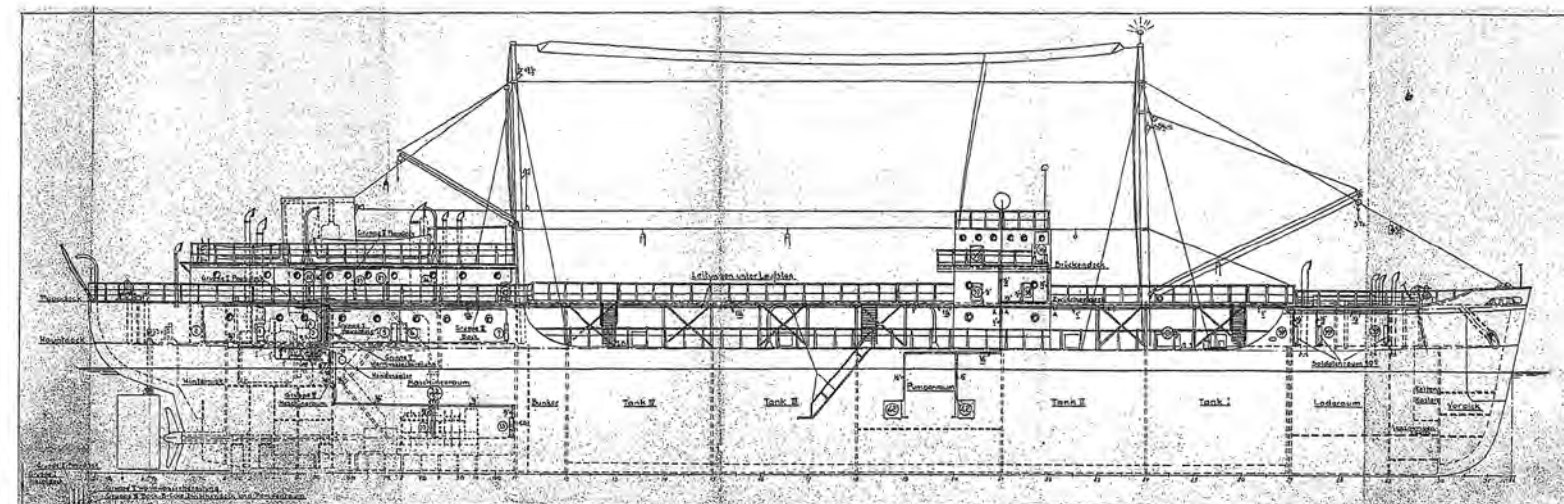
Deadweight 3800 ton, dit m.i.v. volledige in- en afbouw.
Laadvermogen 3200 ton. te verdelen over 4 ladingtanks onderverdeeld in 8 afzonderlijke compartimenten. Hoogte van voor en achterdek bedraagt 10 m tot op het vlak. Holte in de zijden 7 m.

De opdracht voor het bouwen van dit tankschip kwam uit Berlijn, van de daarvoor in 1941 opgerichte maatschappij Kontinentale Ölgesellschaft G.m.b.H (1941-1950)¹. Die firma, bestaande uit zeven oliefirma's en vier grootbanken, werd geleid vanuit Berlijn. Die zeven oliefirma's waren: Borussia, Deutsche Erdoel-AG, Gewerkschaft Elwerath, Wintershall AG, Preussische Bergwerks und Hütten AG, IG Farben industrie AG en Braunkohle-Benzin AG. De volgende vier grootbanken waren bij deze

maatschappij betrokken: Deutsche Bank AG, Dresdner Bank AG, Reichs-kredit-Gesellschaft AG en de Berliner Handels-Gesellschaft. De firma was beursgenoteerd.

De bouw van dergelijke schepen werd aan het leger onttrokken. Daar was echter één uitzondering op: in Cherson, aan de Zwarte Zee in Roemenie, werd een betontanker van 3600 ton gebouwd o.l.v. Reichsleiter Bormann. Bij de bouw van dat schip werkten 50 Duitse meester-gasten, 420 Oekraïners en Russen, en ook 410 krijgsgevangenen. Van de tanker RION (?) gebouwd in Varna in Bulgarije weten we dat het door de Russen is meegenomen en onder die naam in de vaart is gekomen².

In 1942 werd vanuit de hierboven vernoemde firma de dochterfirma Kontinentale Stahlbetonschiffbau G.m.b.H opgericht, die belast werd met de bouw van de tanker. Deze





Verhuis van het kerkschip

firma stond o.l.v. Siemens Bauunion uit Kiel, samen met Sachsenberg uit Roslau en Sainrapt & Brise uit Parijs. De bouw geschiedde naar het principe van Brise, die op het gebied van betonbouw al een patent bezat en naam gemaakt had met o.a. de bouw van betonnen olietanks in Bordeaux.

Dat de tankers uit beton werden gebouwd, was te wijten aan een gebrek aan grondstoffen. Erts moest namelijk vanuit Spanje en Noorwegen over zee worden aangevoerd. Sinds 1942 keerde het oorlogsblad zich om en men had daardoor heel veel ijzer en staal nodig voor de oorlogsindustrie, die voorrang had. Zodoende greep men terug naar betonbouw.

Het casco werd gebouwd in het Gemeentedroogdok IV te Rotterdam, in de Maashaven. Met de bouw werd in maart 1942 gestart en het casco werd eind 1943 te water gelaten. Hoe lang de bouw in de strenge winter van 1942-1943 heeft stil gelegen, weten we niet. Na de winter van 1943-1944 werd het casco naar Antwerpen versleept.

Wij zijn niet in het bezit van het bouwbestek, en ook niet van een dagboek. Wij baseren ons op foto's, genomen tijdens de bouw in Rotterdam, en op plannen voor de te leveren onderdelen, die per schip nagebracht zouden worden naar Antwerpen.

Onder welke naam het schip in Antwerpen is toegekomen, weten we niet met zekerheid, maar uit de gegevens van De Lloyd Anversoise van 14 april 1944 blijkt naar alle waarschijnlijkheid, dat het hierboven vernoemd schip de naam BN 12 toegewezen kreeg.

Het werd afgemeerd bij Mercantile kaai 401-405. Dat was toen echter Sperrgebiet.

Gebeurde er toen nog iets op of rond het schip? Ja, volgens de laatste aantekening op een van de plannen betreffende het aanbrengen van de aangepaste roerkoning, geschiedde dat nog in de eerste dagen van september. Men beweerde zelfs dat de motor nog vóór het schip had gestaan. Verblijf later onbekend. Dat er veel materialen aangevoerd zijn, weten we van de aan- en afvoerlijsten. Begin oktober 1944 werd de haven van Antwerpen door het Engelse leger bevrijd en viel de tanker onbeschadigd in hun handen. Daar de bevrijder geen interesse toonde voor het casco, kwam het onder sekwestre in Belgisch bezit.

Het casco werd in 1946 verkocht aan de kolenhandel Antoine Vloeberghs N.V., later gewijzigd in Caloria. Die zag in het schip een goede opslag voor het wassen, filteren en uitsorteren van huisbrandkolen. Vloeberghs liet daarvoor de acht trunks (= expansiekisten: dit zijn de ingangen in de ladingtanks, vervaardigd uit staal van 1.50 m x 0.75 m x 0.75 m, afgesloten met een deksel met knevels) uit het betonnen dek schieten met luchthamers. De ontstane gaten werden afgedekt met betonnen platen. Maar het schip was zeer zwaar en log, had zelfs geen roer en er ontbraken mechanische hulp- en communicatiemiddelen. Daardoor werden de kosten voor het verslepen door de dokken, waarvoor telkens vier stadssleepboten nodig waren, te hoog. De kolen werden geladen in het Leopolddok kaai 226-228 en dan moest er gevaren worden naar het Asiadok kaai 27.

Tijdens de verplaatsing moest een groot aantal bruggen gepasseerd worden met sleepboten, die toen in vergelijking met vandaag weinig kracht hadden. Ieder transport duurde daardoor een volledige shift. Zo was een kosten-batenanalyse snel gemaakt en werd besloten tot het afstoten van het schip.

Eind 1950 werd het ex-tanker CITANK geschonken aan het aartsbisdom Mechelen, waar het onder beheer van het Apostolaat der Schippers kwam. Het duurde nog tot 1952 vooraleer het schip bewoonbaar was gemaakt voor de aalmoezenier en met de autoriteiten van stad en haven een ligplaats in de haven geregeld was. Dat liep zeker niet van een leien dakje. Bekende persoonlijkheden uit de scheepvaartwereld, zoals de heren Vloeberghs, Herbosch en Heylen hebben samen met de bisschop hemel en aarde moeten bewegen om een geschikte ligplaats in de haven te verkrijgen. Uiteindelijk werd dit dan Albertdok kaai 112, waar het voorschip vertuid werd met een boei en het achterschip vastgemaakt werd aan het talud van de havenwal. Het schip werd herdoopt in St. JOZEF.

Vooraleer dat een feit was, moest er in het Asiadok echter nog flink wat werk worden verzet. Het schip moest worden schoongemaakt en aangepast door het verwijderen van al de bevestigingsdoppen waarin draad getapt was om de volledige opbouw van het schip vast te zetten. In het achterschip, aan beide zijden van de achtersteven, werd een toegangspoort uitgehakt. Daarop werden twee loopgangen aangebracht voor de verbinding met de wal. In de schacht van de machinekamer



Kerkschip St. Jozef

Romp van het kerkschip



werden twee vaste glazen afscheidingen gelegd, die dienden als vloer en plafond, om in de aldus ontstane verdieping een kleine kapel in te richten. Ook werden de vier aangekochte barakken uit Merksem aan boord gebracht en terug in elkaar gestoken. Die barakken werden aangekocht van het sekwestre. Zij bestonden en bestaan nu nog uit betonnen platen, maar ze zijn aan het oog onttrokken door de aangebrachte bardage.

Heel bijzonder was, dat al dit werk door de schippers zelf op vrijwillige basis en in hun vrije uren werd uitgevoerd. Veel geld was er namelijk niet in kas, en het ontbrak hen eveneens aan het nodige materiaal. Je moet je daarbij voorstellen, dat het een heel karwei was om alle segmenten goed in elkaar te laten passen. De opbouw staat eigenlijk los van het dek, omdat het dek vanuit het midden van het schip afloopt naar de zijkant. Het was dan

ook inmiddels 1958 geworden toen eindelijk de ruwbouwconstructie van de grote kapel en van de gelagzaal voltooid waren.

Eind 1957 werd de concessie van de ligplaats Albertdok kaai 112 opgeheven. Er kwam namelijk een reparatiepier voor de firma Mercantile.

Het Albertdok kaai 198 werd als nieuwe ligplaats aangewezen. Het voordeel van die ligplaats was, dat daar een rechte kaai is, en geen taludhavenwal. Bij die ligplaats komt ook het sociale beeld beter tot uiting. Dezelfde busverbinding (31) naar de stad, een telefooncel, maar vooral telefoon op het schip zelf.

Dat alles vormde destijds een heel belangrijke communicatie met de buitenwereld. De mogelijkheden om elders te telefoneren waren destijds namelijk heel beperkt.

In 1964 werd het Apostolaat der Schippers vzw eigenaar van het kerkschip. Daar Antwerpen in 1960 opnieuw bisdom was geworden, droeg het aartsbisdom Mechelen alles over aan het bisdom Antwerpen, die het kerkschip nadien overdroeg aan de schippers. In 1963 werd de grote kapel gewijd tot eigen zelfstandige kerk en parochie.

In 1969 was het weer eens zover. Nogmaals moest de St. JOZEF verhuizen en hij werd naar kaai 526, Kanaaldok B I verwezen. Niettegenstaande het een troosteloze, braakliggende zandvlakte met veel wind was, in de nabijheid van Lillobrug, was het voor de varende schippers, dokwerkers en vrachtwagenbestuurders toch een uitkomst. De verbinding met het openbaar

vervoer naar de stad was echter heel beperkt. Naarmate de haven zich verder ontwikkelde, werd het op die plek steeds drukker, mede door de uitbreiding van de containerterminals.

De huidige voorzitter, de heer Christian Herbosch werd vanaf ongeveer 2005, op elke vergadering met de haven geconfronteerd met de opmerking of de vraag of er niet opnieuw aan verhuizen kon worden gedacht. In 2010 begon deze prangende kwestie een concrete vorm aan te nemen. Het schip zou opnieuw dicht bij de stad komen te liggen. Mede door het verkrijgen van de wettelijke bescherming als varend erfgoed in november 2011, kwam de St. JOZEF in een heel andere situatie terecht. Niet alleen de stad, maar ook de haven en het milieu stelden hun eisen inzake aardgas, elektriciteit, scheiding van zwart en grijs water. Gelukkig kwam er een aanneembaar compromis uit de bus, met als gevolg dat de St. JOZEF sinds 23 maart 2012 afgemeerd ligt aan de Houtdok-kaai 25.

De St. JOZEF is op het westelijk halfrond de enige nog varende doelontvreemde tanker van gewapend beton, met deze afmetingen, nu een kerkschip. In Azië blijven nog ettelijke van dit soort schepen te bestaan. De St. JOZEF is als beschermd varend erfgoed door het Bureau Veritas België en door Belgian Ships Archive opgenomen als "Historical Vessel". ●

Cees Rademakers is erelid Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, afdeling Varend Erfgoed en stichtend lid Rijn- en Binnenvaartmuseum VZW

Bronnen:

- ¹ Das Bundesarchiv
- ² GRÖNER E., Die deutschen Kriegsschiffe 1818-1945, band 7, Bernard & Graefe Verlag, Bonn.



Koninklijke Vereniging der Baden-Powell Zeescouts van Antwerpen vzw

ZA2
ZEESCOUTS AAN DE STROOM

tekst | Vincent Schoenaers
foto's | archief 13^{de} Sint-Joris

De Dertiende groep Sint-Joris 85 jaar jong

Op 11 november 1918 richtte Jos Genard, met hulp van Georges de Hasque, de dertiende groep op als een landscoutsgroep. Met het groeiende succes van zeescouting besloot ook 'Den 13' om een zeeverkenkertak in het leven te roepen. Opnieuw op 11 november, maar dan in 1929, werd onder leiding van Leon Van Schoonbeeck en Albert De Backer uit de Paardenpatrouille, een elitegroep, gestart met de eerste zeescouts-activiteiten. Het begin van een lange traditie.

In die tijd deelden zowel de land- als de zeescoutsgroep dezelfde lokalen in de Coebergerstraat in Antwerpen, op het Zuid. In de turnzaal van de lokalen bouwden de leden zelf de eerste boten. In 1933 werd naast die 'paddelboten' ook de zeilsloep Corbisier aan de vloot toegevoegd. Het oefenterrein van de zeescouts werd toen ook al met de andere groepen gedeeld, maar lag nog aan het Vlaams Hoofd (aan de boeienweide).

In de jaren '30 breidde de groep zijn vloot gestaag uit met de zeilboot Windekind en de eerste generatie standaardgieken, waarvan het roeigekje Dolfijn het enige overgebleven vaartuig is en daarmee ook het oudste vaartuig dat nog in gebruik is door zeescouting in Vlaanderen.



1947 Emiel Couwenbergh

Zeescouting bleek een schot in de roos te zijn en stilaan werd de groep groter dan de landscoutsafdeling. In 1937 besloot men ze om te vormen tot twee aparte groepen met elk een eigen groepsleider. De twee groepen bleven samen fungeren als eenheid met een eenheidsleider. In 1939 richtte de 13^{de} Sint-Joris-zeescouts als eerste groep op het Europese vasteland een zeewelpentak op.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog draaide scouting op een lager pitje. Men nam wel de tijd om o.a. een eigen groepslied te componeren. Het uniformverbod werd creatief omzeild door o.m. de Sint-Jorisviering van 1943 op het dak van de Technische school in de Londenstraat te houden.

In 1945 kregen de zeescouts het recht om op de Nederlandse wateren te varen. Dit markeerde

de start van de typische Zeelandkampen. Op het einde van de oorlog nam de groep ook zijn nieuwe lokalen in de Zeilstraat in gebruik. Deze werden ingericht als een lijnschip uit die tijd. Het oefenterrein werd in 1948 verplaatst naar de huidige basis.

In de jaren '50 werden de giekken van de zeeverkenners geleidelijk aan vervangen door een tweede generatie: in 1957 werd de eerste nieuwe roeigek in de vaart genomen. De loodsen kregen twee zeilsloepen: de Master Couwenbergh en de Passaat.

In 1960 werden aan de bestaande botenloods uit 1950 nieuwe lokalen toegevoegd. De eerste daarvan werden door 'Den 13' betrokken. De jaren '50 betekenden voor de verschillende scouts-groepen een crisisperiode in het ledenaantal. Vanuit het verbond opperde men toen het idee om de zeeverkennerstak op te splitsen in een scheepsjongentak (van 11 tot 14 jaar) en een zeeverkennerstak (14 tot 18 jaar). Die splitsing werd bij de 13^{de} Sint-Joris doorgevoerd in 1963.

Het grote feest ter gelegenheid van 50 jaar scouting werd in Antwerpen gevierd met het S-Boum feest in het Antwerp stadion. De groep liep



De 13^{de} zeescouts in 1930



1979 Parade ter ere van het 50-jarige bestaan van de groep



Op kamp in 1988 begeleiden loodsen de zeeverkenners



2009

mee in de parade en de organisatie werd voor een deel opgenomen door oud-leden van Dertien.

Met het ledenaantal ging het stilaan de betere kant uit: 1969 was het jaar waarin de 6-jarigen in de tak der zeehondjes terecht konden, en spoedig besloot men – vanwege het grote ledenaantal – om de zeewelpentak te splitsen in de piraten en de zeerovers. Nieuwe lokalen konden dan ook niet uitblijven... In 1970 verhuisden de jongste takken van de 13^{de} groep als eerste naar de basis op Linkeroever.

1979 was het hoogtepunt van een gouden periode. Niet alleen kocht de groep een nieuwe loodsboot – de Zeeuwse schouw waarover u in het vorige nummer van Ruimschoots kon lezen – maar ook het 50-jarig bestaan van de groep werd in dat jaar stijlvol gevierd met een optocht op Linkeroever, een groepsfeest met alle 220 leden voor een volle Arenbergsschouwburg en een tentoonstelling van kampeer- en varend materiaal in de Stadsfeestzaal aan de Meir in Antwerpen.

Vanaf de jaren '80 werden de scheepsjongens ook een volwaardige varende tak. Vandaag kunnen zij nog steeds genieten van hun vier Friese skarls, die in dit tijdschrift ook al eens aan bod mochten komen.

De 13^{de} Sint-Jorisgroep staat vandaag nog steeds bekend om haar sterke tradities. Liefhebbers van varend erfgoed zullen zeker erkennen dat tradities niet meer zijn dan vernieuwingen die geslaagd bleken te zijn. Zo viert de groep al sinds de jaren '20 het Koekenfeest en blijven de groepsfeesten en de Opendeurdag op 1 mei steeds veel volk lokken. Karaktervorming in kleine en grote groep door middel van spel en varen staan centraal. Regelmatig tracht de groep zich op een leerrijke manier te overtreffen in de vaartochten, kampen, sjoerconstructies... Een element typisch voor de laatste jaren. De basisopdracht blijft: betere menswording door middel van het thema zeescouting. ●



Kraaiennest

vzw "De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum"

tekst | Eric Grimbers

De Oostendse Compagnie

G.I.C. deel IV

van een pacotilla naar een rariteitenkabinet. Een historische beschouwing met raakpunten met de werkelijkheid.

Het woord pacotille, oorspronkelijk afkomstig van het Spaanse pacotilla, duidt op de koopwaar die een zeeman ten persoonlijke titel aan boord mocht meenemen. Die goederen kon hij verkopen om zo zijn loon aan te vullen. In Nederland werd gesproken van de voering waarop het personeel van de VOC of van de WIC recht had. Het was een betalingsregeling, die al in de 13^{de} eeuw in de op het gewoonterecht van de Atlantische kusten gebaseerde Rôles d'Oléron, vernoemd werd.

Volgens een artikelbrief uit 1619 mocht dit VOC-personeel ter waarde van twee maanden loon eigen handel, zoals dat werd genoemd, meenemen. In de praktijk werd die hoeveelheid menigmaal overschreden, gezien er maar een zeer beperkte controle op werd uitgevoerd. Zo mocht bijvoorbeeld een bottelier in Azië voor 48 gulden inkopen, een matroos voor 18 gulden. De goederen moesten in hun zeemanskist kunnen worden opgeborgen. Een schipper kreeg twee kisten van 5 voet lang op 2 voet breed en 2 voet hoog (wat overeenkwam met nagenoeg 1m³), een bottelier één kist van 4 ½ voet lang, 2 voet breed en 2 voet hoog en een bootgezel één kist van 3 ½

voet lang, 1 voet en 4 duim breed en 1 voet en 4 duim hoog.

Een 17^{de}-eeuwse inventaris of afrekening van zo'n pacotilleverkoop is nog niet opgedoken. Dat zou ons wel een idee kunnen geven van de soorten meegebrachte goederen. Toch kunnen wij aan de hand van logische deductie en zijdelingse benadering die historische beschouwing raakpunten met de werkelijkheid geven.

Vooreerst dienen wij de historische context te analyseren waarin die transacties gebeurden. Het economisch, sociaal en politiek denken beleefden op het einde van de 16^{de} en het begin van de 17^{de} eeuw een hoogtepunt. De Gouden eeuw van Antwerpen verwaterde, maar gaf wel de aanstoot tot de Gouden eeuw in Noord-Nederland.

De handelsreizen naar verre landen namen toe en brachten de Europese zeelui steeds meer in contact met de Afrikaanse, Aziatische en Amerikaanse bevolking, hun culturen en hun handelsproducten.

In Europa en dus ook in de Nederlanden groeide het aantal welstellende tot rijke handelaren aan. Zij wilden hun weelde aan de buitenwereld tonen door grote huizen te bewonen, ingericht met fraaie meubelen, schilderijen, beelden, allerlei huisgerief en zilverwerk. In hun salons werd tijdens vriendenkransjes uitvoerig gepraat over verre landen en hun culturen. Dat kon het best geïllustreerd worden met een verzameling curiositeiten, bijeengebracht in een kleiner vertrek: het rariteitenkabinet. En juist dit heeft raakpunten met de pacotille.

Matrozen aan de bak zittend op hun scheepskisten. (uit: KETTING H., Leven, werk en rebellie aan boord van Oost-Indiëvaarders, 1595-1650, 2005)



Op Domenico Remps: kast uit een curiositeitenkabinet (eind 17de eeuw)

De veilinglijsten van de koopwaar die de compagnieschepen vanuit Oost- en West-Indië meebrachten, geven al een eerste indicatie van de inhoud van de pacotillekisten. Het ging vermoedelijk om bedrukte zijde en katoen, specerijen, Chinees porselein, edelstenen, inheemse wapens en diverse curiosa.

De financiële mogelijkheden van de zeeman zullen bij de aankoop van zijn handelswaar een belangrijke rol hebben gespeeld. Een matroos met een laag inkomen zal zich geen aankoop van dure goederen hebben kunnen veroorloven. Hij zal – en dit veronderstellen wij – eerder mooie schelpen, kleine opgezette dieren, karakteristieke insecten, bodemvondsten, koralen, schildpadschelpen en dergelijke meegebracht hebben.

Het is niet alleen in het rariteitenkabinet dat we bewijzen vinden voor onze veronderstelling. Ook op schilderijen uit die periode werden curiosa afgebeeld. Zo schilderde Dirck van Delen (1605-1671) een Chinese Kendivaas met tulpen met daarnaast exotische schelpen. Ambrosius Bosschaert (1605) schilderde eveneens een vaas met bloemen met daarnaast een Nerietslak uit de Indische Oceaan en een Hexaplexschelp uit de Molukken of Filipijnen. Het meest volledige beeld van een rariteitenkabinet vinden we terug op het schilderij van Domenico Remps (1620-1699,

Italiaans schilder, vermoedelijk afkomstig uit Vlaanderen of Duitsland) van het einde van de 17^{de} eeuw.

Misschien een onrechtstreekse vaststelling van wat via een pacotille is meegekomen, zijn twee voorwerpen van Mexicaanse en Peruaanse oorsprong. Het betreft een Mexicaans bord in aardewerk met tinglazuur uit de 17^{de} eeuw, gevonden te Middelburg en een Peruaanse kalebas eveneens uit de 17^{de} eeuw, gevonden in Vlissingen. Het Chinese en Japanse porselein en het Delfts aardewerk, dat dit porselein imiteerde, waren in die eeuw erg in trek, zodat we mogen aannemen dat beide West-Indische voorwerpen eerder tot de rariteiten en curiosa kunnen gecatalogeerd worden.

Schildpadschelp was zeer gegeerd bij de Antwerpse ebenisten. Die bekleedden heel dikwijls hun kunstkasten met diverse soorten schildpadschelp. Vandaar dat in het midden van de 17^{de} eeuw prijzen betaald werden van 6 tot 10 gulden per pond schelp in functie van de kleur, de kwaliteit en de grootte. Gemiddeld woog een schelp 2 pond 9 oncen.

Als we de prijzen van de schelpen vergelijken met de verdiensten van de zeelui – een bottelier 48 gulden per twee maanden en een matroos 18 gulden per twee maanden –

konden deze mensen een flinke duit bijverdienen.

Een ander voorbeeld van een rariteitenkabinet was dat van de Amsterdamse apotheker en zoöloog Albertus Seba (1665-1736). Die man had een grote interesse voor naturalia zoals exotische planten, slangen, hagedissen, vogels, insecten, schelpen en dergelijke. Hij vroeg aan de zeelui om deze zaken mee te brengen en wanneer een schip aanmeerde, haastte hij zich om te kijken of hij iets voor zijn verzameling kon kopen. Zo zien we dat een rariteitenkabinet kon uitgroeien tot een echte verzameling, wat bij Seba het geval was. In 1716 kocht tsaar Peter de Grote die hele verzameling aan voor 15 000 gulden.

Over de rariteitenkabinetten werd nog weinig gepubliceerd, misschien juist omwille van de diversiteit van hun samenstelling. De inhoud van dergelijke kabinetten was het resultaat van het gedurende jaren bijeenbrengen van de meest diverse, toen nog onbekende, zeldzame of vreemde curiosa, soms zelfs van voorwerpen van regionale oorsprong. Ze vormden als het ware een wereld in het klein, een ware microkosmos. ●

Bronnen:

- KETTING H., Leven, werk en rebellie aan boord van Oost-Indiëvaarders (1595-1650), 2005.
- CLAEYS J., JASPERS N.L. & OSTKAMP S. (red.), Vier eeuwen leven en sterven aan de Dokkershaven, Amersfoort, 2010.
- FABRI R., De 17de-eeuwse Antwerpse Kunstkast: typologische en historische aspecten, Brussel, 1991.

Beleg en Val van Antwerpen

in 1585, lezing door de heer Paul De Baets
op 28 november 2013

Een titel als Beleg en Val van Antwerpen 1585 en een getalenteerd spreker, de heer Paul De Baets, jurist en lid van de VNSM, wat heeft een vereniging meer nodig om haar leden en sympathisanten massaal aan te trekken naar het auditorium van de Hogere Zeevaartschool Antwerpen, bereidwillig ter beschikking gesteld door de heer Patrick Blondé, directeur.

De aanwezigen werden vergast op een reeks beelden die het historisch gebeuren dat aan het Beleg en de Val van Antwerpen vooraf ging en het begin van de Tachtigjarige oorlog schitterend illustreerden. De heer De Baets begon zijn uiteenzetting met een synthesezin voor Antwerpen: "van wereldmarktspeeler tot verzamelplaats van handelswaar met een beperkt hinterland, 10 juli 1584–17 augustus 1585".

De Val van Antwerpen in 1585 was vooral geen lokale gebeurtenis. Zowel de Zuidelijke als de Noordelijke Nederlanden behoorden tot het rijk van Keizer Karel, die ze, na zijn abdicatie, overdroeg aan zijn zoon Filips II. Over diens karakter en over diens manier om het land te beheren, verschilden de meningen nogal eens. Voor de Nederlanders was hij hardvochtig en stond hij als koning niet gunstig aangeschreven; voor de Spanjaarden daarentegen was hij een goede vorst.

De heer De Baets legde de klemtoon op de historische feiten die aanleiding gaven tot de Val van Antwerpen. Het is wellicht nuttig deze feiten even op te lijsten, niet alleen als samenvatting van de spreekbeurt maar ook als een terugblik op onze lessen geschiedenis, van lang geleden, om deze terug in herinnering te brengen.

Het verhaal begint met de Pragmatieke Sanctie van 1549, het Eeuwig Edict of Bloedplakkaat uit 1550, het Verbond der Edelen te Brussel met de fameuze uitspraak *ce ne sont que des Gueux*, Madame in 1566, de Beeldenstorm en het Hongerjaar in 1566, de Slag in Oosterweel in 1567, Alva en de Bloedraad met de ergerlijke tiende, twintigste en honderdste penning aan belasting, de vlucht van Willem van Oranje naar Dillenburg, de onthoofding van de Graven Egmont en Hoorn, allemaal in dat zelfde jaar. De geschiedenis gaat verder met de Verovering van Den Briel door de Watergeuzen in 1572, de komst van Don Luis de Requesens als landvoogd over de Nederlanden en de afschaffing van de Bloedraad en de Tiende penning, de Pacificatie van Gent en de Spaanse Furie in Antwerpen



De wacht op de Schelde tussen Liefkenshoek en Lillo

in 1576, de instelling van de Antwerpse (Staatse) Republiek van 1577–1585 door calvinisten, lutheranen en wederdopers, de Unie van Atrecht versus de Unie van Utrecht in 1579, de komst van de Hertog van Parma met de Reconquista en de veroveringen van de steden in Vlaanderen en Duinkerken, het Plakkaat van Verlatinghe van 1581, tot de voorbereidingen voor de belegering van Antwerpen vanaf 6 juli 1584, de brug van Farnese aangelegd tussen fort Sint-Marie en fort Sint-Filips, de pogingen – al dan niet gelukt – om de brug te vernietigen met de schepen De Hoop en De Fortuin, de accurate beslissing van Farnese om de brug te herstellen, de mislukte Zeeuws-Antwerpse aanval op de brug, de Finis Belli (ook genoemd de Olifant, de Ark van Noé of de Verloren Kost), de slag om de Kouwensteijnse Dijk, waardoor Marnix van Sint-Aldegonde in diskrediet komt, de moord op Willem van Oranje, de Peiswillers, want de voedselvoorraden raakten op, en uiteindelijk de overgave van de val van Antwerpen op 17 augustus 1585.

Het is een hele opsomming, maar de toehoorders danken hiervoor de heer De Baets dat hij de sluimerende historische interesse bij velen heeft wakker geschud. Het zijn historische begrippen die we kennen maar die af en toe opnieuw in hun context dienen geplaatst te worden.

Als dank voor zijn interessante lezing ontving de heer De Baets het pas verschenen boek België op zee van Flor Van Otterdyk en Luc Van Coolput (zie bespreking in Ruimschoots 2014/1 en mededeling in "Boeken-nieuws" van het huidige nummer). ●

Marjorie, een charterzeilschip met vier sterren

Blankgeschuurde dekken, blinkend vernis en glimmend koper aan dek; porseleinen servies, fonkelende glazen en inox bestek op de tafels in de lounge, opgemaakte bedden en kraakheldere toiletten, doucheruimten en een massagebad onderdeks. En dan hebben we de brug nog niet bezocht die een staalkaart bevat van de modernste navigatie-apparatuur. Zo ligt in het Willemdok aan de Napoleonkaai in Antwerpen, in de schaduw van het Museum aan de Stroom (MAS), de Marjorie II erbij, een barkentijn van 55 m loa met drie masten en nog het enige varende zeilschip onder Belgische vlag.

ten, vaarbevoegdheid, Rijnpatent, ADN enz. behaalde hij aan het KOF (Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart) in Amsterdam. Op 21-jarige leeftijd ging hij als stuurman varen op Rijn-passagiersschepen, pikte terloops ook nog een Donaupatent in, maakte dan even een zijsprong naar de tankvaart om vervolgens en voor goed de chartervaart te omarmen.

Zijn vrouw Damienne, heeft eveneens een schippersafkomst. Zij voer met haar ouders op de Comus II, maar studeerde af als kok, volgde ook de hotelschool en deed eveneens praktijk op aan boord van passagiersschepen waar ze Ronny

Marjorie, de enige varende barkentijn onder Belgische vlag

Eigenaar is het echtpaar Ronny en Damienne Muyschondt-Olislagers, die eerst hun sporen verdienden in de binnenvaart en de passagiersvaart alvorens in 1998 het project Marjorie II op stapel te zetten.

Ronny Muyschondt, de vijfde generatie schippers, leerde varen op de binnenschepen van zijn ouders; een 47 m-spits, een kempenaar en een kanaalschip. Zijn brevet-

leerde kennen. In 1994 vestigden ze zich als zelfstandige 'charters', kochten een luxejacht van 39 m, de Marjorie I, rekruteerden zes personeelsleden en voeren met een beperkt aantal Amerikaanse toeristen op de Donau. Toervaren op niveau! Het tweede project werd de Marjorie II, een tot hotelschip omgebouwde spits met een capaciteit van twaalf passagiers, zes beman-

ningsleden en met de Franse rivieren en kanalen als vaargebied.

Hartstocht voor de Hartstocht

En toen kwam de Hartstocht in het zicht: een barkentijn of galjas, een driemaster in 1930 als vrachtaarder gebouwd in Rensburg (D) en die in 2012 in Lelystad te koop lag. Tot in 1997 had het schip onder de naam Nobigkrug in de Oostzee nog vracht vervoerd waarna het door een gepensioneerde Duitse admiraal werd gekocht. Hij wilde het schip inrichten voor privédoeleinden maar dat bleek zelfs voor een admiraal te hoog gegrepen en in december 2001 stelde hij het zeilschip in Hamburg opnieuw te koop.



Fiche

De Marjorie meet 44 m op de waterlijn. De breedte bedraagt 7 m maar met de ra's volledig dwars gebrast, bedraagt de breedte 15 m. Er kunnen twaalf zeilen worden gehesen; 685 m² dacron in totaal. Diepgang (V-spant) is 2,65 m. Een Volvo Penta hoofdmotor levert 550 pk en een Daf-boegschroef van 110 pk vergemakkelijkt het manoeuvreren. Varen op de motor kunnen Ronny en Damienne alleen af, zonder hulp van bemanning. Op de motor heeft de Marjorie een kruissnelheid van 10 knopen. Onder zeil en met een bakstagwind van zes bft haalt het schip snelheden van wel 9 knopen. Maar dan duidt de clinometer een helling van 30 graden aan en moeten in het salon wel enkele voorzorgsmaatregelen worden genomen: de zetels worden aan dek verankerd, boeken opgeborgen en de hele glas- en porseleinwinkel wordt beveiligd. Voor dagtochten bedraagt de capaciteit honderd personen. Voor meerdaagse reizen kunnen 24 tot maximum 36 personen inschepen.

De Nederlander Ton Schellekens van Rederij Quo Vadis werd de nieuwe eigenaar en hij sleepte het schip naar Kampen en begon met veel hartstocht aan de herinrichting tot luxueus passagiersschip. Boven-deks kwam er een ruime lounge met bar, een zithoek met tv en een kleine bibliotheek. In de voormalige ruimen werden twaalf gastenhutten ingericht, telkens voor twee personen, met mogelijkheid de slaapgelegenheden tot zesendertig personen uit te breiden. De nieuwe naam die voor de schuit werd gekozen, was dan ook zeer toepasselijk: "Hartstocht". 2003 had de maidentrip plaats. Vaargebied werden het IJsselmeer, Markermeer of de Waddenzee en bepaalde vaarwegen in Friesland en Groningen.

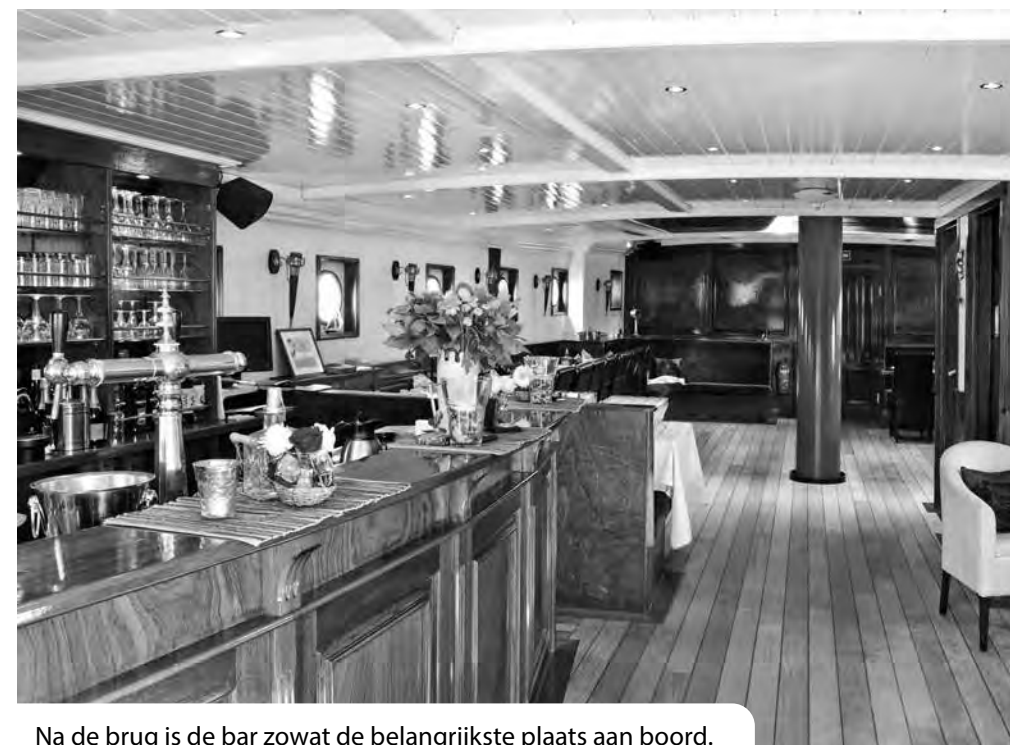
Maar ook deze hartstocht bleef niet lang duren, want in 2012 werd in het want opnieuw het bordje "Te koop" opgehangen en toen kwamen Ronny en Damienne in het verhaal. Naast verliefd op elkaar – in het gezin waren er inmiddels twee kinderen geboren – werd het koppel ook hartstochtelijk verliefd op de Hartstocht. Een en ander

paste ook in het plaatje. Het echtpaar, mede met het oog op de kinderen, die schoolplichtig werden, verkozen een vaste stek, bij voorkeur in het Antwerpse. Maar tegelijkertijd wilden ze toch hun bedrijf verder zetten: cruisen met stijl en gastronomie aanbieden in een smaakvolle en maritieme omgeving en dat bij voorkeur ook nog in een historisch kader.

Dure ligplaats

In Frankrijk hadden de ondernemers inmiddels hun cruisespits Marjorie II verkocht en in 2012 verwierven ze de Hartstocht die naar Antwerpen werd overgevoerd en herdoopt in Marjorie vermits de scheepsnaam van hun vorige schip niet mee werd verkocht.

Het schip kreeg van het Havenbedrijf een ligplaats in het Willemdok, in de schaduw van het MAS. Het toenmalig Antwerps stadsbestuur zag wel de toegevoegde waarde van een bijna tachtigjarig zeilschip in een historisch havendok. Alleen staat daar wel een fors liggeld tegenover: 1400 euro/maand dat



Na de brug is de bar zowat de belangrijkste plaats aan boord.

Muyshondt vooralsnog weigert te betalen. De Marjorie is dan ook geen horecazaak als een ander.

Ronny Muyshondt verontschuldigt zich: "Sorry, ik kan voorbijgangers geen koffie, een biertje of een pizza" serveren. Dineren kan enkel na reservatie en voor gezelschappen van minstens tien personen. Ook voor B&B voor een of meerdere dagen zijn toeristen welkom. Het schip wordt ook geregeld afgehuurd voor personeel- en familiefeestjes. Vaartochtjes maken, kan al voor enkele uren in de haven of op de Schelde, al of niet zeilend al naargelang de omstandigheden. Ook voor presentaties, incentives, recepties enz. is de Marjorie inzetbaar.

Ook voor meerdaagse tochten kan de Marjorie worden gecharterd. Het vaargebied is dan bij voorkeur de Westerschelde, de Zeeuwse stromen en rivieren, de Zuiderzee enz. Ook kustvaart richting Belgische kust of Nederlandse zeehavens is mogelijk maar dan neemt Muyshondt wel een gebrevetteerde loods onder de arm en vraagt aan het zeewezen een eenmalige toelating aan om Vlissingen te mogen passeren.

Binnenschip

Voor zeiltochten wordt veelal en bij voorkeur een beroep gedaan op Philippe Vanthournout, bootsman op het voormalige Belgische zeilopleidingsschip Mercator. Ook worden er dan automatische reddingsvlotten aan boord genomen (gehuurd voor de duur van de trip). De Marjorie staat immers geboekt als binnenschip en voor passagiersschepen gelden de estuairebepalingen niet. Bij de ombouw van de Marjorie, die oorspronkelijk voor de Oostzee werd gebouwd, werd de bark geschrapt uit het zeeschepenregister.

Maar Ronny Muyshondt wil bewust niet in concurrentie treden met de bruine vloot in Nederland. Schipper Muyshondt: "Driedelig pak en das zijn uiteraard niet verplicht aan boord en we moedigen onze gasten zelfs aan om als trainee deel te nemen aan de manoeuvres. Maar anderzijds zul je hier aan boord geen stapelbedjes vinden, noch hangmatten of luchtmatrassen in een hoek op de grond. En Damienne serveert geen snert of lapskous maar biedt Franse en Belgische menu's aan die aan boord worden bereid."

Volgens de schipper/eigenaar is er best een publiek voor "cruisen met stijl". Zowat 70% van de activiteiten bestaat uit hotelwerk (B&B, diners, recepties enz.) maar vorig jaar totaliseerde de Marjorie toch ook circa honderd vaardagen. ●

www.marjorie2.com
info@marjorie2.com



De Marjorie II bij het uitvaren van het Willemdok. Apero of koffie op het poepdek terwijl er midscheeps een orkestje speelt.



In memoriam

Jan DE BRUYNE

°27 juli 1939 - †9 januari 2014

Tot onze grote ontsteltenis vernamen wij het overlijden van onze secretaris. Jan en zijn vrouw Lieve waren op reis in Thailand toen op 9 januari 2014 het onvoorstelbare gebeurde. Tijdens het zwemmen moet Jan onwel zijn geworden en is hij verdrongen. Ondanks de onmiddellijke hulp kon niets meer baten.

Dit was het nieuws dat in De Scute als een bom insloeg. Niets liet vermoeden dat de droomreis die Jan en Lieve naar Thailand brachten, zo zou eindigen. Zij hadden nog maar pas hun 50e huwelijksverjaardag gevierd en deze reis zou de bekroning zijn van deze viering. Het is anders uitgedraaid.

De Scute verliest met Jan niet alleen zijn secretaris maar zeker ook een goede vriend. De Scute was zeer fier toen Jan in 2001 lid van de raad van bestuur werd en de functie van secretaris opnam. Hij had een succesvolle carrière achter de rug als VRT-journalist. Hij beëindigde zijn carrière als hoofd van de regionale radiozender Kortrijk. Hij kende dus zeer goed de wereld van de pers, communicatie-strategieën en zijn opleiding als regent Nederlands-geschiedenis, maakte van hem de ideale man in De Scute om alle contacten met de buitenwereld te verzorgen. Jan stond bij ons in voor alle contacten met de pers, maakte voor elk scute-evenement de persartikels, stelde brochures samen, zorgde voor de nodige correcties in het jaarverslag, enz. enz.



Hij zorgde er ook voor dat De Scute gebruik maakte van de moderne media om ons doelpubliek te bereiken. Via zijn zoon Marc werd de website van De Scute tot een goed instrument uitgebouwd om vzw De Scute op de wereldwijde kaart van het Maritiem Erfgoed te zetten.

Hij beheerde ook ons e-mail adres: info@descute.be. Alle contacten via de mail gingen langs hem. Hij was dus dagelijks begaan met de vereniging. Onmisbaar voor de goede gang van zaken. Hij was ook onze gids bij de vele bezoeken van belangstellenden voor het maritiem erfgoed van Blankenberge. Scholen, toeristen, professionele geïnteresseerden, vonden in hem een boeiende verteller over het vissersverleden van

Blankenberge. Jan kon op onnavolgbare wijze dit verleden oproepen, honderduit vertellen over hoe het vissersleven er honderd jaar geleden in de badstad uitzag, hoe de vissers leefden en hun brood op zee verdienden.

Een grote leegte bekruipt nu de gangboord van de St. Pieter en de Jacqueline-Denise, het museum, de loods, de vereniging, het Blankenbergse maritiem erfgoed...

Het is dan ook met grote droefheid dat wij van Jan afscheid moeten nemen. De Scute treft hier een groot verlies, wij zullen hem missen. De afscheidsplechtigheid voor Jan vond plaats op zaterdag 1 februari 2014 om 11 uur in de aula van het crematorium Blauwe Toren – Zeelaan 2 te Brugge.

Een grote delegatie van De Scute was aanwezig om Jan de laatste eer te bewijzen.

Aan zijn echtgenote Lieve, zijn kinderen Iris en Marc en familie werd onze diepe deelneming aangeboden.

tekst | Frank Panesi

Boekenieuws

België op zee

Verhalen rond schepen uit de 19^e en 20^e eeuw

In het kader van het 75-jarig bestaan in 2014 van De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum vzw verscheen een lijvig en overvloedig geïllustreerd boek over de Belgische koopvaardij (zie Ruimschoots jg. 14/1, blz. 27). Flor Van Otterdyck en Luc Van Coolput bouwden in de loop der jaren een reusachtig archief op met betrekking tot koopvaardischepen die ooit de Belgische driekleur in de mast voerden. Zij verwerkten hun materiaal in goed gedocumenteerde bijdragen in het maandblad



Nautilus van het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege vzw. Tachtig van die bijdragen werden nu samengebracht en geïllustreerd met grotendeels o n u i t g e g e v e n beeldmateriaal uit de verzamelingen van de auteurs. Het boek verscheen in december 2013 en

was in een mum van tijd zo goed als uitverkocht. Een tweede druk is momenteel in voorbereiding. Het verdient een ereplaats in elke maritieme bibliotheek. Het boek heeft een hardcover en telt 256 pagina's met 120 illustraties.

Prijs €45,00.
excl. verzendkosten van €8,00 (binnenland),
bij De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum, t.a.v. Raymond Van Herck, Boechoutsesteenweg 146 bus 4, B-2540 Hove (vanherck.raymond@telenet.be) of bij Karen Van Peel in het MAS, Hanzestedenplaats 1, B-2000 Antwerpen (karen.vanpeel@stad.antwerpen.be) bij wie de bestelling ook kan worden afgehaald.

750 Jaar Havenkranen in Antwerpen

Een tekst van 1263 maakte voor het eerst melding van een kraan in de Antwerpse haven. Sindsdien werd deze dienstverlening 750 jaar ononderbroken voortgezet door de stad en tot op vandaag door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen verzorgd. Toen de stad in 1974 de hydraulische havenwerktuigen buiten bedrijf stelde, besliste ze om een 'technologisch archief' of een museumcollectie van havenkranen aan te leggen. Het MAS in Antwerpen beheert de grootste en meest diverse museumcollectie havenkranen ter wereld met 18 kranen. Het rijk geïllustreerde boek 750 jaar havenkranen in Antwerpen brengt voor het eerst een prachtig overzicht van de geschiedenis van de kranen in Antwerpen. De kranen van Antwerpen werden eeuwenlang met mankracht aangedreven. Hun ontwerp en aandrijving evolueerden vanaf het eind van de negentiende eeuw razendsnel met de technologische ontwikkelingen mee: stoom, waterdruk, elektriciteit...

In 750 jaar havenkranen in Antwerpen beschrijven specialisten, zoals Jef Vrelust, Albert Himler, Gert Thues en Paul Van Schoors, de evoluties in de kranen- en havenbouw en belichten ze de kraan als essentiële schakelfunctie tussen kaai en schip.

Het boek 750 jaar havenkranen in Antwerpen werd uitgegeven door BAI-MAS Books (ISBN 978-90-8586-666-4). Het heeft een hardcover, telt 176 bladzijden en is uitvoerig geïllustreerd met 200 kleurenfoto's.

Prijs €29,50.



Logboek van de kogge

Het is alweer van 2000 geleden dat bij het graven van het Deurganckdok een kogge werd gevonden. Eigenlijk waren het er twee. Na jaren van archeologisch en natuurwetenschappelijk onderzoek, geven de schepen één voor één hun geheimen prijs.

Sinds eind februari is er een Logboek van de kogge. Daarin brengen de experts van het wetenschappelijk team verslag uit van wat ze de voorbije jaren hebben gedaan en wat ze te weten zijn gekomen. Ook de kogge zelf komt aan het woord.

Het is een voorlopige stand van zaken. Wel komen een waaier van onderwerpen aan bod: de opgraving, de perikelen rond de berging, de herkomst van het gebruikte hout, de analyse van het breewsel... de conservering van materiaal dat 700 jaar in de grond heeft gezeten. Dat levert niettemin een goed leesbaar boekje op met ruime aandacht voor de wereld waarin de kogge, het werkpaard van het middeleeuwse Hanzenetwerk, haar hoogtepunt beleefde.

Wat ook duidelijk wordt, is dat de klus nog lang niet geklaard is. (ph)

Logboek van de kogge. Middeleeuws schip gestrand in 't zand, Tinne Jacobs, Onroerend Erfgoed en Davidfonds Uitgeverij, Leuven, 2014
ISBN 978-90-5908-530-5
Prijs €14,95.

Boekennieuws

Boelwerf in Beeld



Toen Bernard Boel in 1829 zijn scheepswerf te Temse oprichtte, was dit slechts één van de vele werven aan de oevers van de Schelde, die in de vraag naar nieuwe binnenscheepen voorzagen. Tot de eeuwwisseling zou dat ook zo blijven. Haar dynamische eigenaars leidden de werf in de loop van de 20ste eeuw naar de wereldtop. Vanaf de jaren 1980 kwam de werf echter steeds meer in de problemen. In 1996 verliet het laatste schip Temse.

De Boelwerf liet een rijk archief na dat door de curatoren Jozef Dauwe en Dani De Clercq aan het Rijksarchief werd geschonken. Hierin zitten duizenden foto's. Met een selectie aangrijpende beelden geeft de auteur, rijksarchivaris te Beveren, Johan Dambruyne, een overzicht van de evolutie van de werf sinds het begin van de twintigste eeuw. Ook het bouwproces wordt in beeld gebracht: van het ogenblik dat het contract met de rederij getekend werd tot de proefvaart op de Noordzee. Daarnaast biedt het boek een overzicht van alle uitzonderlijke schepen die op de werf werden gebouwd.

Het boek Boelwerf in beeld van Johan Dambruyne werd uitgegeven door de provincie Oost-Vlaanderen (ISBN 978-90-7431-180-9). Het heeft een hardcover, telt 200 bladzijden en is uitvoerig geïllustreerd met een 170-tal kleuren- en zwart-witfoto's.

Prijs €25,00 excl. verzendkosten,
bij Dienst Erfgoed, Provincie Oost-Vlaanderen,
Woodrow Wilsonplein 2, B-9000 Gent
hilde.de.mulder@oost-vlaanderen.be,
+32 (0)9 267 72 71,
of via www.oost-vlaanderen.be/erfgoed

Van Willem de Cogmakere tot John Cockerill

Zeven eeuwen Antwerpse scheepsbouw

In 562 bladzijden behandelt de Antwerpse historicus en ere-rijksarchivaris dr. Gustaaf Asaert de Antwerpse scheepsbouw van de middeleeuwen tot het einde van de vorige eeuw. Het is geschreven in een zeer bevattelijke stijl en uiterst minutieus gedocumenteerd.

Het boek behandelt

- middeleeuwse werfjes langs ruïnen en vlieten
- de zestiende eeuw, voor scheepsbouw geen Gouden Eeuw
- scheepsconstructie in de Nieuwstad (16de-18de eeuw)
- heropleving rond de Napoleontische dokken; kleine familiale werven voor de negentiende-eeuwse zeilvaart; de opkomst van de stoomvaart vergt grotere ondernemingen
- Cockerill (Antwerpen en Hoboken) bouwer van snelle pakketboten en vermaarde Congoboten, van schepen voor de eigen Cockerill Line en voor vaart op de Russische en Congolese rivieren
- scheepsherstelling als zelfstandige bedrijfstak met als exponent Mercantille
- het ambachtsgild van de scheepstimmerlieden
- sociale toestanden op de werven; vakopleidingen
- tewaterlatingen, proefvaarten, de zeven werken van de scheepsbouwer en het tragische einde van Cockerill

Het boek is door de auteur in eigen beheer uitgegeven, bevat meer dan 40 illustraties, een uitgebreide bibliografie en een volledig register van persoons-, plaats-, firma- en scheepsnamen, wat een uitzonderlijk instrument is om het als naslagwerk te gebruiken.

Prijs €19,00 (verzendkosten gratis),
bij COPY-COPY bvba,
Blancefloerlaan 22,
B-2050 Antwerpen
(info@copycopy.be).



Kortnieuws

School voor Scheepsmodelbouw VZW

Op 8 maart 2014 werd een nieuwe, autonome vzw opgericht: de School voor Scheepsmodelbouw. Uit de statuten leren we dat de maatschappelijke zetel van de vereniging gevestigd is in de Sint-Ursmarusstraat 121 te Baasrode.



De doelstellingen zijn: het beoefenen en bevorderen van wetenschappelijk verantwoord onderzoek naar de bouw en de constructie van alle verschillende scheepstypes van de Vlaamse en Brabantse binnen- en kustvaart. Het in plan brengen van al deze gegevens in technische tekeningen om op basis hiervan correcte schaalmodellen te bouwen en zo de geschiedenis opnieuw tot leven te brengen voor een ruim publiek en bouwstenen aan te reiken voor een verantwoord onderhoud en restauratie van het varend erfgoed. Hiertoe zal de vereniging een school oprichten voor de modelbouw van schepen, om door actief beoefenen van modelbouw te komen tot het behoud en het doorgeven en verder exploreren van de kennis over het historisch maritiem erfgoed, vooral met betrekking tot schepen gebouwd op de werven van het Scheldegebied in Vlaanderen. De vereniging zal zich toelagen op het vergaren, centraliseren en aanleren van technische knowhow en vaardigheden voor de modelbouw, zodat zij als expertise- en kenniscentrum voor restauratie van historische en andere scheepsmodellen de hoogst mogelijke perfectie kan bereiken.

Geïnteresseerden in scheepsmodelbouw kunnen terecht bij Koen De Vriese, koen.de.vriese@telenet.be

Ruimschoots wenst deze nieuwe vereniging een gunstige wind in de zeilen.

Agenda

6 april
Antwerpen, **Koninklijke Vereniging der Baden Powell Zeescouts van Antwerpen**: opening vaarseizoen.

21 april
Baasrode, **Scheldehappening**.

25 april
Antwerpen, MAS: 75 jaar bestaan **vzw Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum**.

27 april
Temse, **OpStoapel vzw**,
Tentoonstelling: Boelschepen op de wereldzeeën.

3 mei
Breskens, Middenhavendam en Hansweert:
Nationale reddingsbootdag.

17 en 18 mei
Duinkerke: **Fêtes de la Mer**.

24 tot 25 mei
Gravelines: **Escale à Gravelines**.

29 mei
Lokeren, Zeilmeer: **36ste tweedehandsbotenmarkt**.

29 mei tot 1 juni
Oostende voor Anker:
70ste verjaardag bevrijding van Oostende.

29 mei tot 1 juni
Blankenberge: **Folkloristische Havenfeesten**.

7 en 8 juni
Hellevoetssluis: **Pinkster Sail Hellevoetssluis**.

7 tot 9 juni
Calais: **Escale à Calais 2014**.

21 juni
Sint Annaland: **Schout & Schepenenrace**.

27 tot 29 juni
Terneuzen: **34ste Havendagen**.

28 juni
Arnemuiden: **Visserijdag**.

Scheepswerven Baasrode

Provinciale site voor varend erfgoed



- scheepvaartmuseum
- modelbouwklas
- Baasroodse palingbotter
- houten loods
- ateliers Van Praet
- droogdokken
- depot voor varend erfgoed

Sint-Ursmarusstraat 137-141, 9200 Baasrode (Dendermonde)
Tel. +32 (0)52 34 30 34
info@scheepvaartmuseumbaasrode.be
www.scheepswervenbaasrode.be
www.oost-vlaanderen.be/scheepswervenbaasrode



Persbericht

Oostende voor Anker

Oostende voor Anker brengt tijdens zijn 15de editie authentieke schepen van gans Europa samen. Het wordt het epicentrum van het maritiem erfgoed in België van gisteren, vandaag en morgen van 29 mei tot 1 juni 2014.

Oostende voor Anker is het "rendez-vous" plaats voor alle schippers en bemanningen met een schip van meer dan 40 jaar oud of een replica van een oud plan. De beleving van het erfgoed bepaalt met de sfeer het ritme, de gezelligheid en de authentiek maritieme sfeer gemakkelijk toegankelijk en volledig gratis. Wij verwachten een 180 tal klassieke schepen gaande van majestueuze driemasters tot roeivletten.

Het thema staat eveneens vast ; 70ste herdenking van de bevrijding van Oostende met de aanwezigheid van een 20 tal "Little Dunkirk ships" die deelnamen aan de evacuatie van Duinkerke in 1940 en ook een aantal historische schepen die deelnamen aan diverse operaties in de Tweede Wereldoorlog.

Naast oude militaire schepen, zullen ook verschillende verenigingen van oude militaire voertuigen defileren in Oostende en organiseert het Koninklijk Museum van het Leger en Krijgsgeschiedenis een tentoonstelling over de Belgische vrijwilligers bij de Belgian Section Royal Navy tijdens de Tweede Wereld Oorlog. Een heuse foto wandelroute met belangrijke "waypoints" tijdens de bevrijding zal in de schijnwerpers staan. Gezien de Canadese troepen ons bevrijdden speelt Canada een belangrijke rol in de tentoonstelling.

Op naar 2014, waar een aantal standen verdwijnen (te oubollig of te commercieel) en vervangen worden door themadorpjes, zoals het kunstenaarsdorp, ambachtendorp, zeedorp en natuurlijk overgoten met talrijke muziekovertredens uit België, Bretagne, Nederland, Groot-Brittannië en Canada.

De boekhouding van mijn VZW is **transparant** en **perfect in orde** dankzij
OCTOPUS



Net als duizenden bedrijven kiezen verenigingen Octopus boekhoudsoftware voor het keurig bijhouden van hun boekhouding.

- Makkelijk en gebruiksvriendelijk, op maat van de vereniging en toch professioneel
- Aangepaste opleiding voor de gebruiker

www.octopus.be

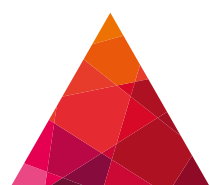
Echte 'VZW-prijs': €21 per maand (+ 21% btw):

- Geen investering of installatie op de computer
- Van overal toegankelijk

Meer weten: info@octopus.be of
www.internetboekhouden.be
Laat u zich bijstaan door een
externe boekhouder?
Zijn toegang is gratis.

Octopus

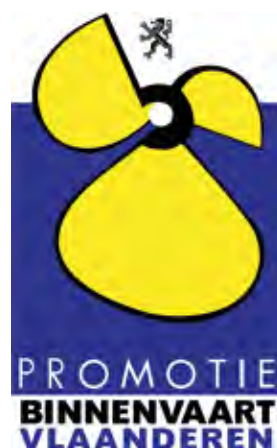
Deze Ruimschoots kwam tot stand met de steun van



**Provincie
Antwerpen**



**Provincie
Oost-Vlaanderen**
Voor ieder van ons





Een haven in de stad of in een groene omgeving, aan u de keuze...

Jachthaven Antwerpen

● Linkeroever

Thonetlaan 133
B-2050 Antwerpen
tel. +32 3 219 08 95
fax +32 3 219 67 48
jachthaven_linkeroever@skynet.be

Jachthaven Antwerpen

● Willem dok

Godefriduskaai 99
B-2000 Antwerpen
tel. +32 3 231 50 66
fax +32 3 232 46 01
jaw@telenet.be

rycb@rycb.be (algemene administratie)

www.jachthaven-antwerpen.be