

Ruimschoots

jaargang 18 | nummer 2 | april mei juni 2018 | driemaandelijks nautisch tijdschrift



- Het Koninklijk Marine Kadettenkorps en Rijnvedette V901 LEIE
- Het mysterie rond een U-boot ontrafeld
- Vergeten vaarwegen: de leperleet
- Laurent Velleman, solozeiler

DE HAVEN VAN ANTWERPEN
BOUWT MEE AAN BUURTEN



Let's make this possible

De samenleving, dat zijn wij allemaal. Dat is iedereen die zich inzet voor een goede sfeer in zijn buurt. Wij steunen dan ook elk initiatief dat mensen dichterbij elkaar brengt. Zowel vandaag als morgen.

www.portofantwerp.com

Join us on     #portofantwerp



Colofon

RUIMSCHOOTS • www.ruimschoots.org

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 het zoet- en zoutwaterpatrimonium, geschiedenis en scheepsmensen.

Redactie Franke Lok, info@ruimschoots.org

Redactieraad Anthony Demey, Koen De Vriese, Franke Lok, Willem Manteleers, Stefaan Raats, Philip Streitz

Werken ook mee aan dit nummer

Frans-Jozef De Lannoy, Eric Grimbers, Freddy Philips, Ineke Steevens, Dr. Roland Van Cleempoel

Kopij Auteurs die een bijdrage willen voorleggen kunnen het emailadres van de redactie gebruiken.

Foto cover © Els Van Hoof, marinecadetten aan het Zennegat

Abonnement/ secretariaat

p/a Willy Huysmans, secretaris@ruimschoots.org
tel. 03 219 09 80, Esmoreitlaan 43 bus 32, BE 2050 Antwerpen.
Een jaarabonnement (4 nummers) kost € 20,- (adres in België)/
€ 25,- (adres in een ander Europees land)

Bij betaling uit het buitenland graag
ook uw naam en adres vermelden.

KBC BE36 7310 2943 0781 BIC KREDBEBB

Verantwoordelijke uitgever

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

Vormgeving Els Van Hoof

Drukwerk De Wrikkervba, www.dewrikkervba.be

ISSN 1377-1582

Prijs per nummer € 6,00



Inhoud

Het Koninklijk Marine Kadettenkorps en Rijnvedette V901 LEIE.	4
Het mysterie rond een U-boot ontrafeld	7
Vergeten vaarwegen: de leperleet	10
Laurent Velleman, solozeiler	16
180 jaar Koningsrek Zates te Branst	19
De Oostendse vistrap, een begrip	20
Geertrui, een mooie dame van 85, te koop... .	22
Zeeverhalen: Ag, sy het niet gesterwe,	24
Vrienden van het Nat. Scheepvaartmuseum	
De Oostendse Compagnie G.I.C. deel VII, ..	28
Rijn- en Binnenvaartmuseum	
Schippersvrouwen	31
Kort nieuws, boekbesprekingen	34

Voorwoord

Beste Lezer,

Dit is de tweede Ruimschoots van 2018. Er wordt weer heel wat nautisch nieuws en historie aangeboden.

Met het artikel over de vistrap van Oostende wordt een weinig besproken onderdeel van het nautische erfgoed onder de aandacht gebracht. Wat over Oostende wordt verteld, zal heel wat lezers boeien. In veel van onze steden zijn dergelijke oude visverkoop-punten te vinden.

Ook wordt, net zoals in het vorige nummer, geschreven over Zeebrugge en Oostende als uitvalsbasis van de Duitse duikbootoorlog tussen 1914 en 1918. Terecht, want het is honderd jaar geleden dat de Britse Royal Navy die terreur op zee trachtte te blokkeren in beide havens. Veelal is het al *In Flanders Fields* dat de klok slaat. Het *marinekorps Flanders* is eerder een blinde vlek in ons collectieve geheugen. Zo dacht Churchill er toen al over. Wie de tentoonstelling daarover in het Brugse provinciehuis wil bezoeken, kijkt verder in dit nummer.

Wie liever over schepen dan over vaarwegen praat, kan terecht bij een interessant artikel over de Rijnvedette *Leie* en het korte nieuwsbericht over een nieuw gebouwde Tholense hooggaars.

Varen wordt vaak gepercipieerd als een mannelijke bezigheid. Het artikel over schippersvrouwen corrigeert dat eenzijdige beeld. Dat gebeurt verderop in dit nummer nog eens in een van de besproken boeken.

Toch is de ultieme jongensdroom vaak je eigen schip bouwen en er een wereldreis mee maken. De minder bekende solozeilers zijn vaak de meest boeiende varenslui. Dat wordt bevestigd in het eerste artikel over scheepsbouwer en solozeiler Laurent Velleman.

Meer filosofische lezers wil ik graag verwijzen naar een ander assortiment in de aanbieding. Na de lectuur van de Tolerantoverpeinzingen, mijmeringen en zeeverhalen valt er wel wat te overdenken: zowel scheeps-esthetische ideeën als levenslessen ter zee en ter land.

Hopelijk wordt de lectuur van deze Ruimschoots weer een “verruimende” ervaring!

Stefaan Raats



tekst | Philip Streitz
foto's | Els Van Hoof

Het Koninklijk Marine Kadettenkorps en Rijnvedette V901 LEIE

De Rijnvedette Leie werd in 2011 beschermd als monument varend erfgoed en recent werd een dossier voor de restauratie van het schip ingediend bij Onroerend Erfgoed. De redactie vond het belangrijk om een artikel te plaatsen over het Koninklijk Marine Korps en hun Rijnvedetten. We zullen na verloop van tijd verder informatie geven over de voortgang van de restauratie.

Het Koninklijk Marine Kadettenkorps en Rijnvedette V901 LEIE

Het Koninklijk Marine Kadettenkorps (KMK) is een vereniging die zich tot doel stelt de maritieme geest te bevorderen, meer bepaald de jongeren tussen 9 en 21 jaar in die zin te vormen door hen nautische kennis bij te brengen. De vereniging wordt bijgestaan door Defensie. De sociale en pedagogische aspecten staan op de eerste plaats bij de vorming. De jongeren worden ingewijd in het leven aan boord en leren samen te leven.

De vorming van de kadetten wordt op vrijwillige basis door burgers en militairen gegeven. Die leden

komen meestal uit het maritieme milieu en kunnen zo hun kennis en ervaring doorgeven aan de jongeren.

Als maritieme jeugdbeweging zijn de activiteiten hoofdzakelijk nautisch: zeilen, roeien, duikinitiatie, varen met motor, schiemanwerk, ...

Ontstaan van het KMK

Na de oorlog van 1914-1918 werd het Korps van Torpedisten en Zeelieden opgericht dat het begin vormde van de toekomstige "Marine". Later, in 1922, werd een school voor Kadetten van de Belgische Maritieme Liga opgericht. Toen betrof het nog geen jeugdbeweging, maar een opleidingseenheid om de jongeren voor te bereiden op een loopbaan bij de marine of de koopvaardij.

Foto's:
Open Monumentendag aan het Zennegat, Mechelen, in 2017.



Bij het ontbinden van het Korps van Torpedisten en Zeelieden in 1927, hielden de zeevaartscholen te Oostende en Antwerpen het Kadettenkorps overeind. Het Marine Kadettenkorps werd vervolgens omgevormd tot een VZW, wat het nu nog is. De vereniging heeft afdelingen in Oostende, Antwerpen, Geel, Leopoldsburg, Leuven, Brussel en Ittre.

Het KMK heeft een aantal schepen in haar vloot waaronder drie Rijnvedetten; de Sambre, de Leie en de Libération. De vedetten waren patrouilleschepen van het Rijnsmaaldeel die ingezet werden voor het bewaken van de Rijn in de jaren 1950. De schepen waren door hun geringe diepgang enkel geschikt om ingezet te worden op rivieren en binnenwateren. Ze werden dan ook Patrol Boat River of PBR's genoemd.

De Leie werd samen met de Libération en de Sambre beschermd als varend erfgoed op 19 november 2011. De drie patrouilleschepen

zijn materiële getuigen van de politieke situatie in Europa vlak na de Tweede Wereldoorlog, waarbij de geallieerde landen toezicht hielden op het naoorlogse Duitsland en een buffer optrokken tegen de nieuwe dreiging van het communistische blok. Ze getuigen ook van de langdurige aanwezigheid van het Belgische leger in West-Duitsland.

De Libération (V902) werd al volledig gerestaureerd en nu is dus de Leie (V901) aan de beurt. De start van de restauratie is voorzien voor 2018.

Geschiedenis van de Rijnvedetten

De rivierpatrouilleschepen werden enkele jaren na afloop van de Tweede Wereldoorlog in gebruik genomen. Na de oorlog werd Duitsland opgedeeld in vier zones: de Russische (die in 1949 de Duitse Democratische Republiek werd) en de Britse, Franse en Amerikaanse zones (samengevoegd in 1949 tot de Bondsrepubliek Duitsland).

Binnen de Britse zone kreeg België, op eigen vraag, in 1946 een gebied ter bewaking toegewezen. Dat betekende het begin van een lange militaire aanwezigheid van België in West-Duitsland. Aanvankelijk maakten de Belgische brigades deel uit van een bezettingsmacht. Na de oprichting van de BRD in 1949 veranderde de aard van de militaire aanwezigheid. West-Duitsland werd een belangrijke pion in de verdediging tegen de landen van het communistische Warschaupact. De opname van West-Duitsland in de NAVO-structuur in 1955, in de EGKS en vanaf 1958 in de EEG, betekende de aanvaarding van de agressor van de Tweede Wereldoorlog door de voormalige westelijke tegenstanders. De opdracht van de buitenlandse troepen in West-Duitsland evolueerde tot een verdedigingsmacht tegen een eventuele aanval vanuit het Oosten. De Koude Oorlog kwam immers rond 1950 in een warme fase terecht. Met de blokkade van Berlijn in 1948-1949 werd de dreiging van een regelrechte oorlog



tussen Oost en West plots reëel. Tussen 1950 en 1953 woedde bovendien de Koreaanse oorlog en de vrees bestond dat die oorlog zou overslaan op andere delen van de wereld. De rivierpartrouilleschepen werden binnen dat politiek-militaire kader in West-Duistland gelegerd.

De Rijnvedetten maakten deel uit van de Belgische Zeemacht. Tijdens de oorlog waren Belgische zeelui actief als een Belgische sectie van de Britse Royal Navy. In 1946 werd die sectie omgevormd tot de Belgische Zeemacht. De opdracht was de visserijwacht, kustbewaking, redding op zee en beteugeling van overtreddingen. Bovendien moesten de vaarroutes en havens worden schoongeveegd. Daarvoor werden de MSO (Mine Sweeper Ocean), MSC (Coast) en MSI (Inshore) mijnenvegers aangekocht en gebouwd. Vanaf 1953 werd de bewaking van de Rijn aan de opdrachten toegevoegd.

Er werden tien rivierpatrouilleschepen gebouwd op de werf van Theodor Hitzler in Regensburg (Duitsland). Ze werden in gebruik genomen tussen augustus 1953 en november 1954. De Libération,

Ourthe, Rupel en Dender (de Libération en Congolaisklasse) werden in 1954 gebouwd, de andere schepen, waaronder de Leie in 1953.

Behalve de Libération werden de schepen genoemd naar de Belgische rivieren: IJzer P900, Leie P901, Meuse P903, Sambre P904, Schelde P905, Semois P906, Rupel P907, Ourthe P908 en Dender. De rompnummers werden in 1964 opgeschilderd. Op dat ogenblik was de Dender al verkocht, zodat dit schip geen rompnummer heeft gekregen.

Het Belgisch Maritiem Rijnsmaldeel werd in 1953 in Niehl bij Keulen geïnstalleerd. In de basis werd een klein drijvend droogdok aangelegd om autonoom het onderhoud van de schepen te kunnen uitvoeren. Het smaldeel patrouilleerde op de Rijn tussen Koblenz en de Nederlandse grens (een zone van ongeveer 250 km). Naast de bewaking van de Rijn werden de schepen ook ingezet als verbindingsschip voor de Dienst voor de Zeecontrole. Die dienst was in oorlogstijd belast met het routeren van schepen en konvooiën.

Vanaf 1956 waren drie Rijnvedetten actief in Congo vanuit de Marinebasis Banana aan de monding van de Congostroom. De Ourthe, de Rupel en de Dender werden door de CMB (de rederij Compagnie Maritime Belge) naar Congo en later terug naar België vervoerd. In 1958 werd ook de Semois naar Congo verscheept en daar ingezet.

Het Rijnsmaldeel werd in 1960 opgeheven. De schepen werden naar Zeebrugge overgebracht, waar ze in september 1960 werden vervoegd door de patrouilleschepen uit Congo. Ze maakten er deel uit van de mariniereserve. In 1963 vonden de Rijnvedetten hun nieuwe thuis in de marinebasis van Kallo. De schepen werden van dan af ingezet voor public relations, hydrografische werken, universitaire onderzoeken, bewakingsopdrachten en het bestrijden van vervuiling op de Schelde en in de Antwerpse haven. Daarenboven fungeerde de Semois tussen 1964 en 1970 als duikersvaartuig voor de ontminningsdienst. De riviernelboten opereerden vanuit Kallo tot de sluiting van de basis Fort Sint-Marie in 1987. De inzet van de schepen werd echter al vanaf de jaren 1960 afgebouwd. ●

Bron:

Rijnvedette Leie - Inventaris Varend Erfgoed – Maarten Van Dijk



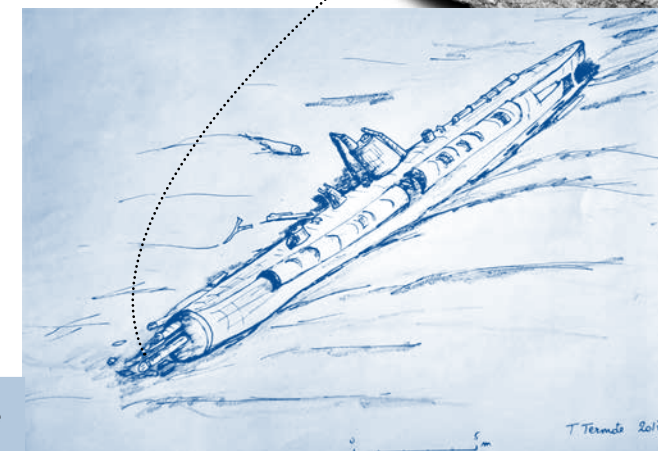
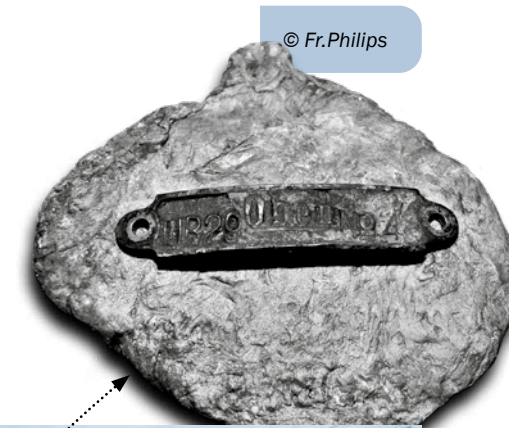
Het mysterie rond een U-boot uit de Grote Oorlog ontrafeld

Volgens insiders was de locatie van deze U-boot ter hoogte van Oostende, al jaren in kaart gebracht maar de beschrijving wees niet in de richting van een onderzeeër. Door een recente samenloop van omstandigheden bleek het toch om een U-boot te gaan. Zonder aarzelen gaf gouverneur Carl Decaluwé van West-Vlaanderen, verantwoordelijke voor het cultureel erfgoed onder water, opdracht aan marinearcheoloogduiker Tomas Termote op het wrak te duiken om het te identificeren. Na een visuele inspectie eind 2017 van afmetingen, schroeven, bewapening en luiken, bevestigde deze specialist dat het inderdaad om een Duitse duikboot ging, meer bepaald van het type UB II.

Mits analyse, kon het gaan over de UB-27, de UB-29 of de UB-32, die alle drie eertijds verloren werden verklaard en deel uitmaakten van de Flottille Flandern met basis te (Zee-)Brugge. Deze Flottille, met een totale sterkte van 93 U-boten

van vijf types, waarvan een twintigtal eenheden van het UB-type, kelderde tijdens de vier oorlogsjaren zo'n 2.500 geallieerde schepen!

Het type bepalen bleek redelijk makkelijk, maar dan moest de juiste identiteit nog gevonden worden. Dat kan door de referenties te vinden tussen de bladen of op de hub van de schroeven. Die informatie omvat de technische gegevens zoals afmetingen, gewicht, de scheepswerf van herkomst, het bouwjaar en natuurlijk de naam van de onderzeeër. Maar in dit geval



was de bakboordschroef afgescheurd en de schroefas omhoog gebogen, allicht door visserij of baggeractiviteiten. Wat de stuurboordpropeller betrof, was die niet in brons zoals vaak het geval, maar wel in ijzer; ongetwijfeld een teken van een tekort aan koper in die oorlogsjaren. Helaas had in de loop der jaren roest het metaal zo diep ingevreten dat het zelfs met een afdruk met tweecomponentenpasta onmogelijk was om nog iets te ontcijferen.

Meerdere malen duiken in vaak moeilijke omstandigheden waren nodig om uiteindelijk een letter *M* met een kroon en gevolgd door het nummer 417 op de kop van de aanvalssperiscopen te ontdekken. Dat toonde aan dat dit optisch instrument vervaardigd was voor de *Kaiserliche Marine*. En anderzijds — groot succes! — werd op de torpedobuis een klein koperen plaatje gevonden, met de inscriptie *UB-29 Oben*. Dat betekende een definitieve en duidelijke identificatie.

Het is het elfde wrak van een Duitse onderzeeër dat gevonden is in de Belgische territoriale wateren en volgens Tomas Termote het best bewaarde. *Ik was erg onder de indruk toen ik voor het eerst naar beneden dook, zei hij, toen ik merkte dat alle luiken nog steeds gesloten waren en het dus duidelijk was dat de bemanning aan boord was gebleven tijdens de fatale afloop.* Het is dus goed dat het wrak nog nooit binnenin bezocht werd.

De onderzeeër rust op zijn stuurboordkant, 30 m diep, is niet bedolven maar wel van binnen gevuld met zand. Volgens hem is de schade aan de voorkant mogelijk veroorzaakt door de ontploffing van een contactmijn. Dankzij Duitse archieven hebben experts de lijst met de 22 bemanningsleden — en niet 23 zoals het gebruikelijk was — kunnen terugvinden. En, gezien de site als *zeemansgraf* geklasseerd zal worden, wordt de exacte positie niet vrijgegeven om wrakkenplunderaars ervan weg te houden.

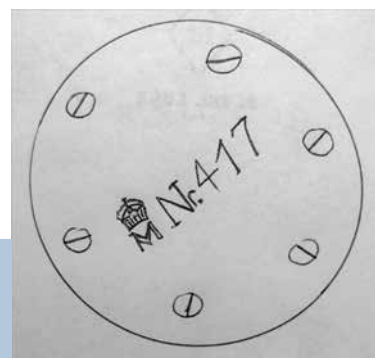
Carrière van UB-29

Te water gelaten in december 1915 bij A.G. Weser te Bremen, met een verplaatsing van 263 Brt, was 36 m lang, 4 breed voor een diepgang van 3,70 m. Bewapening: 2 boeg torpedo-buizen en een kanon van 8,8 cm. In dienst genomen op 10.02.1916, verrichtte de *UB-29* in één jaar tijd zeventien patrouilles onder het commando van Oblt. Herbert Pustkuchen van 18.01.1916 tot 02.11.1916; en van Erich Platsch van

(vlnr) T. Termote, Gouverneur van W-VI. C. Decaluwé en de Duitse ambassadeur R. Lüdeking.
© Fr.Philips

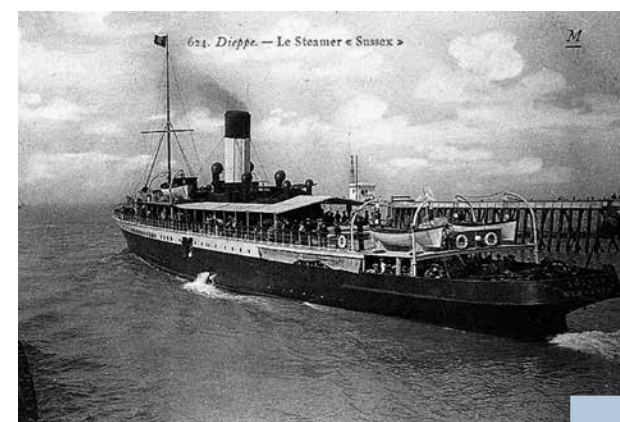


Périscopes d'U-boot type UB II. © Coll. T. Termote

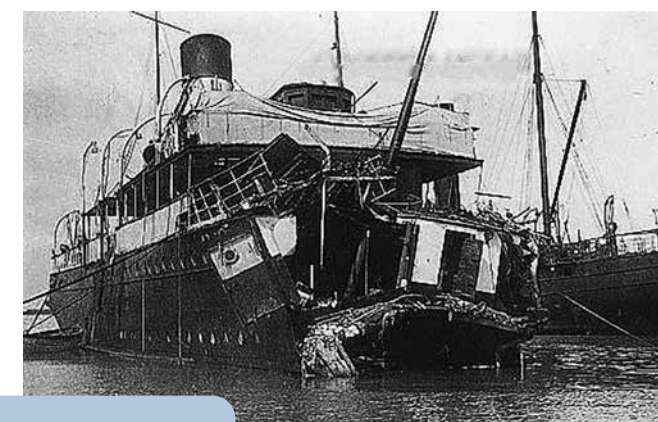


Tekening top aanvalssperiscoop.
© Coll. T. Termote

T. Termote met zijn vondst: een klein koperen plaatje met de inscriptie *UB-29 Oben*.
© Fr.Philips



SS Sussex. © unknown



03.11.1916 tot december 1916. Deze U-boot bracht een totaal van 36 schepen (47.107 ton) tot zinken; twee werden gepraaid (2.170 ton) en drie ernstig beschadigd, waaronder de *HMS Penelope* op 25 april 1916.

De *UB-29* werd berucht door zijn deelname aan de eerste onbeperkte duikbotenoorlog. Net zoals het de *ss Lusitania* in mei 1915 overkwam, werd de Franse ferry *ss Sussex* op 24 maart 1916 zonder waarschuwing getorpedeerd. Het schip zonk niet, maar de aanval veroorzaakte niet alleen de dood van vijftig passagiers maar had ook belangrijke politieke gevolgen. Het dwong de Duitsers om de *Sussex-beloofte* te ondertekenen, namelijk een schorsing van de onbeperkte duikbotenoorlog en aanvallen op geallieerde schepen die burgers vervoerden. Een belofte die maar tot in februari 1917 werd nageleefd.

Laatste patrouille

Onder het commando van Erich Plastch verliet de *UB-29* zijn (Zee-) Brugse basis op 27 november 1916, passeerde veilig de netten en mijnenvelden van de *Dover Barrage* en opereerde een tijd lang in het westelijke deel van het Kanaal. Op 7 december torpedeerde het nog het Noorse vrachtschip *ss Meteor* (4.217 ton.), dat onderweg was van Philadelphia naar Londen. Hij werd die dag nog eens waargenomen

door overlevenden van het Belgische vrachtschip *ss Keltier* dat hij die zelfde dag ernstig beschadigd had. Sindsdien zijn er enkel hypothesen over de omstandigheden van zijn verdwijning.

Op 13 december zag een uitkijk van de *HMS Landrail* de toren van een onderzeeër, waarna opdracht werd gegeven hem te rammen. Toen deze laatste probeerde te ontsnappen door te duiken, werden twee dieptebommen gedropt. Na het zien van oliesporen en wrakstukken aan het oppervlak — of was het een list van de bemanning? — verklaarde de Engelse commandant dat de U-boot met zijn bemanning ten zuiden van de Goodwins gekelderd was (Pos 51° 09 N - 01° 46 E). Na analyse en de nu gedane ontdekking van de *UB-29*, is het meer dan waarschijnlijk dat het ging om de *UC-19*, die dezelfde dag vanuit Zeebrugge was vertrokken en in dezelfde sector als de *UB-29* jaagde. Het is ook niet uitgesloten, zegt onze archeoloog-duiker, dat de *UB-29* daadwerkelijk werd geramd door de *HMS Landrail*, gezien de verwrongen periscoop, maar dat de patrouille toch kon verdergezet worden tot hij vermoedelijk in contact kwam met een dodelijke zeemijn.

Tijdens een persconferentie in november jongstleden, in aanwezigheid van onder meer de Duitse ambassadeur Rudiger Lüdeking,

bevestigde gouverneur Decaluwé dat er een definitief eindverslag van het onderzoek zal overgemaakt worden aan de Staatssecretaris voor de Noordzee, Philippe De Backer, met de vraag om de site te beschermen.

Anderzijds wil men enkele losse artefacten, verspreid rond de *UB-29*, verzamelen om die aan het publiek te tonen tijdens de tentoonstelling 14-18. *De slag om de Noordzee*, die in Brugge plaatsheeft van 22 april tem 31 augustus 2018. (<http://www.vliz.be/battle-for-the-north-sea/nl>).

Daarna worden deze artefacten overgemaakt aan het *Internationales Maritimes Museum* van Hamburg. Een gebaar dat zeer gewaardeerd wordt door R. Lüdeking, die de uitstekende samenwerking benadrukte rond deze ontdekking. Hij zal dan ook alles in het werk stellen om de nabestaanden van de tweeëntwintig bemanningsleden op te sporen, die nu eindelijk in een gekend zeegrav kunnen rusten. ●

Vergeten vaarwegen: de Ieperleet

deel 1

Euwenlang werden de wateren langs de Vlaamse banken druk bevaren. Dat toont de wrakendatabank aan; het ligt er vol met scheepsresten uit zowat de hele geschiedenis. Zo'n relatief ondiep gebied met sterke stromingen valt niet zonder risico te bevaren. Bovendien was dat stuk van de Noordzee verbonden met een waddengebied. Ook daar werd gevaren, ook daar waren er sterke stromingen. Logisch dat de Romeinen een hekel hadden aan dit kustwater. Eigenlijk kwamen ze te vroeg, of misschien ook te laat... Dit alles heeft wel wat te maken met een middeleeuwse waterweg, genaamd Ieperleet.

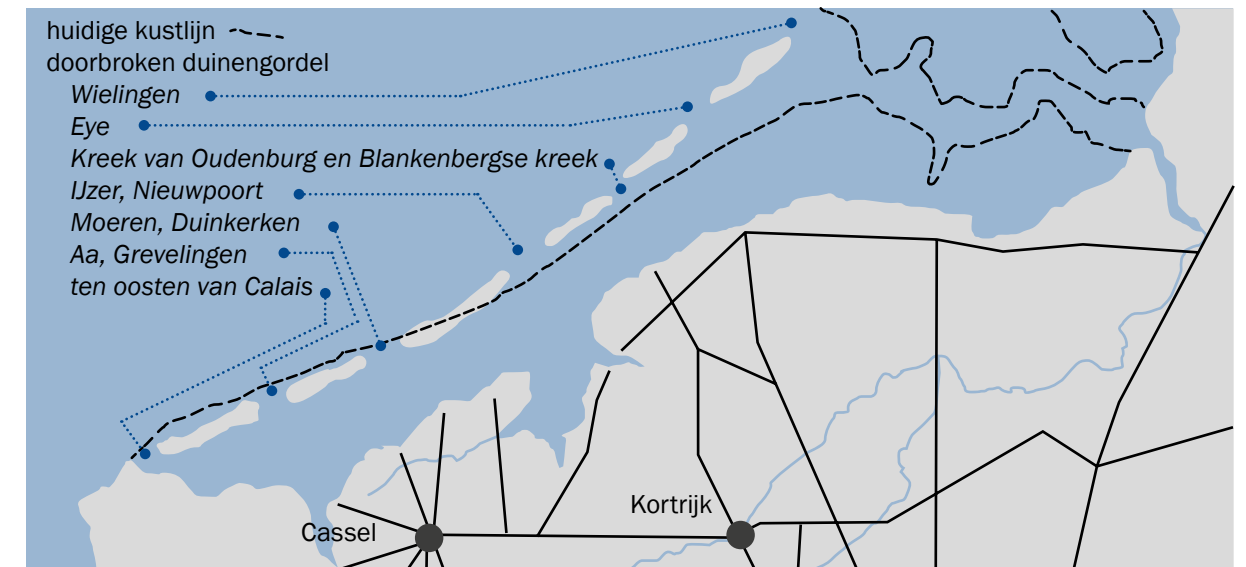
Dynamiek van zand, water en wind.

Zoals geweten, was er een tijd waarin Groot-Brittannië nog geen eiland was, zo'n 400 000 jaar geleden. De zuidkust van de Noordzee — de kusten van Engeland en van de lage landen — moet toen een klein verschil tussen eb en vloed gekend hebben. Het was veel kouder dan nu en het zeepeil was een stuk lager. De doorbraak van het nauw van Calais kwam er als gevolg van warmere periodes en dus ook een stijging van de zeespiegel. De laatste opwarming vond zo'n 12000 jaar geleden plaats. De doorbraak zou gepaard gegaan zijn met enorme overstromingen in het laagland ten noorden van de smalle zeestraat: de latere Vlaamse kust. Voortaan kwam de getijdenstroom de Noordzee binnen zowel doorheen het nauw van Calais als vanuit het noorden, langs Schotland om. Dat veroorzaakte veel grotere verschillen tussen eb en vloed. De Vlaamse kustvlakte werd onderhevig aan regelmatige overstroming op het ritme van de getijden. Het werd een waddengebied. Zo kon de kustvlakte langzaam maar zeker opsliben. Bij laag water en westenwind kon langzamerhand een duinengordel ontstaan. Na een eerste duinengordel kwam een tweede enzovoort. Door begroeiing werden ze een stevige zeewering, maar tegelijkertijd hielden de duinen de afloop van het zoete water naar zee op. Achter de duinen ontstond bijgevolg een moerassig gebied

dat zich mettertijd ophoogde door veenlagen die zich euwenlang konden opstapelden. De dynamiek van zand, water en wind *herstelde* langzamerhand het evenwicht tussen land en zee.

Menselijke dynamiek

De binnenduine moerassen werden voortdurend aangevuld met binnensijpelend water uit de beboste hoge landen. Die wouden hielden het regenwater lang vast. Omstreeks 5000 vóór onze jaartelling begon de landbouw zich te verspreiden in West-Europa. Heel wat bossen werden stilaan weggekapt. Daardoor begon het regenwater sneller af te lopen naar de lageregelegen kustmoerassen. Rivieroevers kalfden immers gemakkelijker af. Bij zware regenval ontstond er een hevige afstroming van grote hoeveelheden water. Zo werden de zwakke plekken in de strandwal doorbroken vanuit het binnenland. Vanuit de zeezijde deed de vloed de rest: er ontstond opnieuw contact tussen de zee en de Vlaamse kustvlakte. De Wielingen, de Eye, de IJzermunding, de moeren van Veurne en de Aa, het zijn allemaal namen van zeegaten, zee-inbraken aan de Vlaamse kust, die het onbedoelde gevolg waren van menselijk ingrijpen in het binnenland. Terug naar af dus! Het is in die periode dat de Romeinen hier aankwamen. De kuststreek met haar hevige getijdenstromingen zowel binnen- als buitenduins. Neen, de Romeinen hielden er niet van.



De Vlaamse kust in de Romeinse tijd. Cassel en Kortrijk waren stedelijke centra ten tijde van de Romeinen. De andere plaatsen in de legende bestonden nog niet.

Tijdens de Romeinse tijd was de kustreek een slik- en schorgebied dat zich mettertijd langzamerhand ophoogde door de voortdurende afzettingen als gevolg van de getijdenwerking. Op het einde van die periode werd de streek bewoond door Saksische immigranten. In hun land van herkomst was er een gelijkaardig waddengebied.

Saksen?

Toen het Romeinse rijk op zijn einde liep, doken steeds meer nieuwe bewoners op in de kuststreek. Vaak worden ze als Saksen geïdentificeerd, net zoals de nieuwe bewoners van de tegenoverliggende Engelse kust. De Romeinen spraken over de *Litus Saxonicum*. Ze waren afkomstig uit de tegenwoordige Duitse deelstaat Nedersaksen. In tegenstelling met de Romeinen voelden ze zich wel thuis in dit waddengebied, dat ze immers ook kenden in hun thuisland. Archeologen vonden nederzettingen in het binnenduine schorrengebied, meestal niet ver van een bevaarbare kreek. Toen in 1899, niet ver van Brugge een schip werd opgegraven, werd dat aanvankelijk dan ook getypeerd als een Saksisch schip. Gelijkaardige schepen werden in die tijd ook aan de Engelse kust gevonden. Ze werden gekenmerkt door klinkerbouw, lichtjes gebogen vallende stevens en een vlakke bodem. Zo ziet de reconstructie van het schip op schaal er dan ook uit. Het *schip van Brugge* werd ook vaak vergeleken met de *ever*. Dit scheepstype werd veel vermeld in de middeleeuwse tolregisters van Damme. De *ever* wordt later vooral in verband gebracht met Hamburg en het estuarium van de Elbe. Ook dat schip vertoont de kenmerken van een zogenaamd Saksisch schip. Het *schip van Brugge* zou een kustvaartuig geweest zijn, maar het werd wel gevonden op een plaats waar zich toen waarschijnlijk de Eyekreek bevond. Het West-Vlaamse dialect wordt door taalkundigen traditioneel als Saksisch getypeerd. Saksische schepen zijn bij liefhebbers van varende erfgoed in het zuiden van Engeland populairder aan het worden. Er werden al een aantal varende replica's gebouwd. Mogelijk wordt hier het voorbeeld gevolgd

van de Scandinavische landen waar het aantal zeilende replica's van Vikingschepen reeds in die mate is toegenomen dat er al kant en klare exemplaren kunnen worden gekocht. Enkele boegbeelden van dergelijke Saksische schepen werden ongeveer een dikke eeuw geleden opgebaggerd uit de Schelde bij Appels en Moerzeke. Vaak wordt er gedacht dat het om restanten van Vikingschepen gaat, maar het zijn dus overblijfselen van de veel oudere Saksische schepen die in de laat-Romeinse tijd de Schelde opvoeren. Anderen beweren dan weer dat het *schip van Brugge* net een typisch schip uit de Romeinse periode zou geweest zijn. Vooral de vindplaats vlakbij de plek waar een Romeinse nederzetting moet geweest zijn, wordt daarvoor als argument gebruikt. Vlakke bodems worden ook als een kenmerk gezien van schepen uit de Romeinse tijd. Belangrijk is dat het schip alleszins wordt beschouwd als een kustvaartuig, een schip dat op zee voer, maar toch aanlegde in de binnenduine kreken en wateren.

Toenemend verschil

Tijdens de daaropvolgende eeuwen deden eb en vloed hun werk: de binnenduine slikken werden opgehoogd tot schorren en een aantal zeegaten verzandden in toenemende mate. Sommige zeegaten raakten afgesloten doordat er duinvorming ontstond. Een goed bewoonbare en vruchtbare laagvlakte kwam ervoor in de plaats. Vanaf het jaar 1000 neemt dan ook de bewoning toe. In de *polder* ontstonden vele nieuwe dorpen. Tegelijkertijd groeiden de Vlaamse steden Gent, Brugge en Ieper. Anderzijds ontstonden ook in de duinengordel nieuwe nederzettingen. Vanuit die dorpen aan de rand van de duinengordel werd aan zeevisserij gedaan. Aanvankelijk werd er vooral op haring en platvis gevestigd. Voordien

werd er daarentegen vooral veel zoetwatervis gegeten. De toemende menselijke ingrepen in de binnenwateren, het bouwen van de eerste sluizen, de indijkingen van de waterlopen en de overbevissing als gevolg van de bevolkingstoename, maakten dat de zeevisserij belangrijker werd. De vissersdorpen gebruikten doorgaans het strand om hun schepen te laten droogvallen. De zeegaande schepen konden steeds minder in het binnenduins gebied binnenvaren. Hun gebruikelijke aanlegplaatsen werden yde genoemd en bevonden zich op het strand. Dit is nog altijd terug te vinden in vele plaatsnamen zoals Koksijde, Lombardsijde en Raversijde. Langs heen de duinengordel werd ook door de graven van Vlaanderen een zeewaartse politiek gevoerd. Onder Filips van de Elzas werden verschillende kustplaatsen uitgebouwd tot nieuwe zeesteden: Grevelingen (nu het Franse Gravelines), Duinkerken, Nieuwpoort, Damme en Biervliet. Het dambordpatroon van Nieuwpoort en van Duinkerken toont nog steeds de planmatige aanleg van die havenplaatsen. Het waren de cleene steden langs de zeekust, die extra bescherming genoten van de graven. Zo trachtte de grafelijke dynastie de groeiende macht van Brugge, Gent en

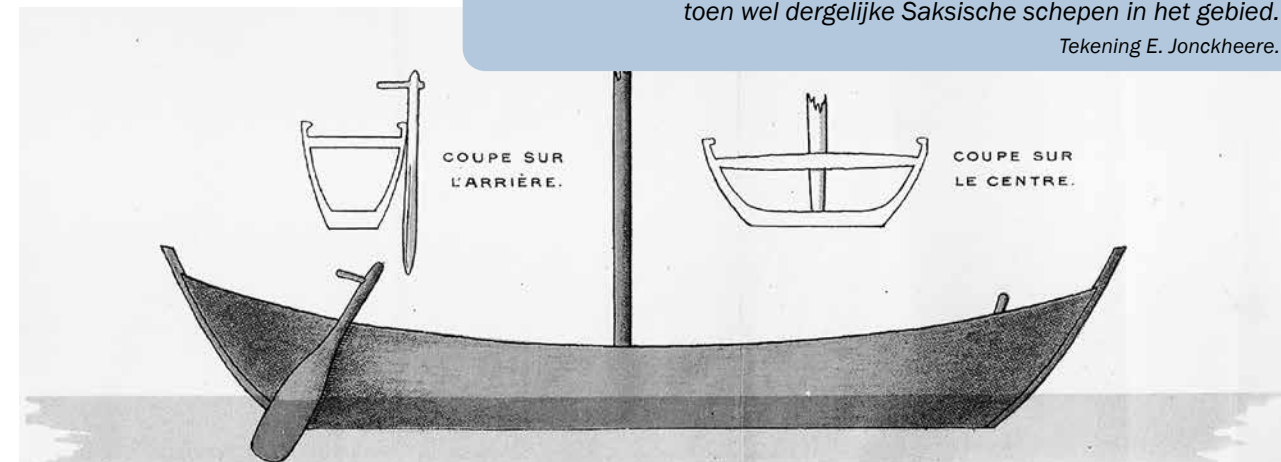


Dit boegbeeld werd ongeveer een eeuw geleden opgebaggerd uit de Schelde ter hoogte van Moerzeke. Spontaan werd het als een onderdeel van een Vikingschip gezien. Onderzoek naar de ouderdom wijst echter naar de vijfde eeuw of zesde eeuw. Waarschijnlijk is het dus een boegbeeld van een Saksisch schip. We weten dat ze niet alleen in de kuststreek voorkwamen maar ook de Schelde opvoeren.

Foto: Nationaal Scheepvaartmuseum.

In 1899 werden de resten van een middeleeuws schip gevonden tijdens de werken voor de aanleg van de haven van Zeebrugge. Edouard Jonckheere reconstrueerde het schip in de onderstaande tekening. Hij was ervan overtuigd dat het ging om een Saksisch schip kort na het einde van de Romeinse periode. Zijn reconstructie wordt vandaag niet meer algemeen aanvaard. Was het "schip van Brugge" een Saksisch schip? We weten het niet met zekerheid. Allicht voeren er toen wel dergelijke Saksische schepen in het gebied.

Tekening E. Jonckheere.



BATEAU SAXON DU VI^e-VII^e SIÈCLE.

DÉTERRÉ DU CANAL DE ZEEBRUGGE, PRÈS DE BRUGES, EN 1899.

EN CHÊNE, À PEINE ÉQUARRI, CHEVILLE EN BOIS AVEC BROCHES EN FER.

LONGUEUR EXTRÊME: 14^m50; LARGEUR AU CENTRE: 3^m50; PROFONDEUR AU CENTRE: 1^m35

leper te beperken. In de omgeving van de nieuwe zeesteden werden indijkingswerken verricht om de invloed van de zee binnenduins te weren. De ontzilting van de nieuwe polderlanden was immers van groot belang voor de ontwikkeling van de landbouw. Meer en meer werd het voor zeegaande schepen onmogelijk om ergens binnenduins aan te leggen. Hoe moest het dan met het vervoer tussen de groeiende Vlaamse steden, die steeds meer in het binnenland kwamen te liggen? Vervoer over water bleef immers in die tijd de beste optie!

De leperleet

In de 11^{de} eeuw was leper met een riviervlucht, de leperlee (zonder t), verbonden met het nog openliggende IJzerestuarius. Die waterweg werd dan ook gebruikt. Aanvankelijk voeren de schepen vanuit leper veelal over zee naar andere steden. Misschien kon toen ook gevaren worden binnen de strandwal, maar dat was afhankelijk van de stroming en de waterstand. leper was dus een zeehaven. In de 12^{de} eeuw groeit de stad enorm

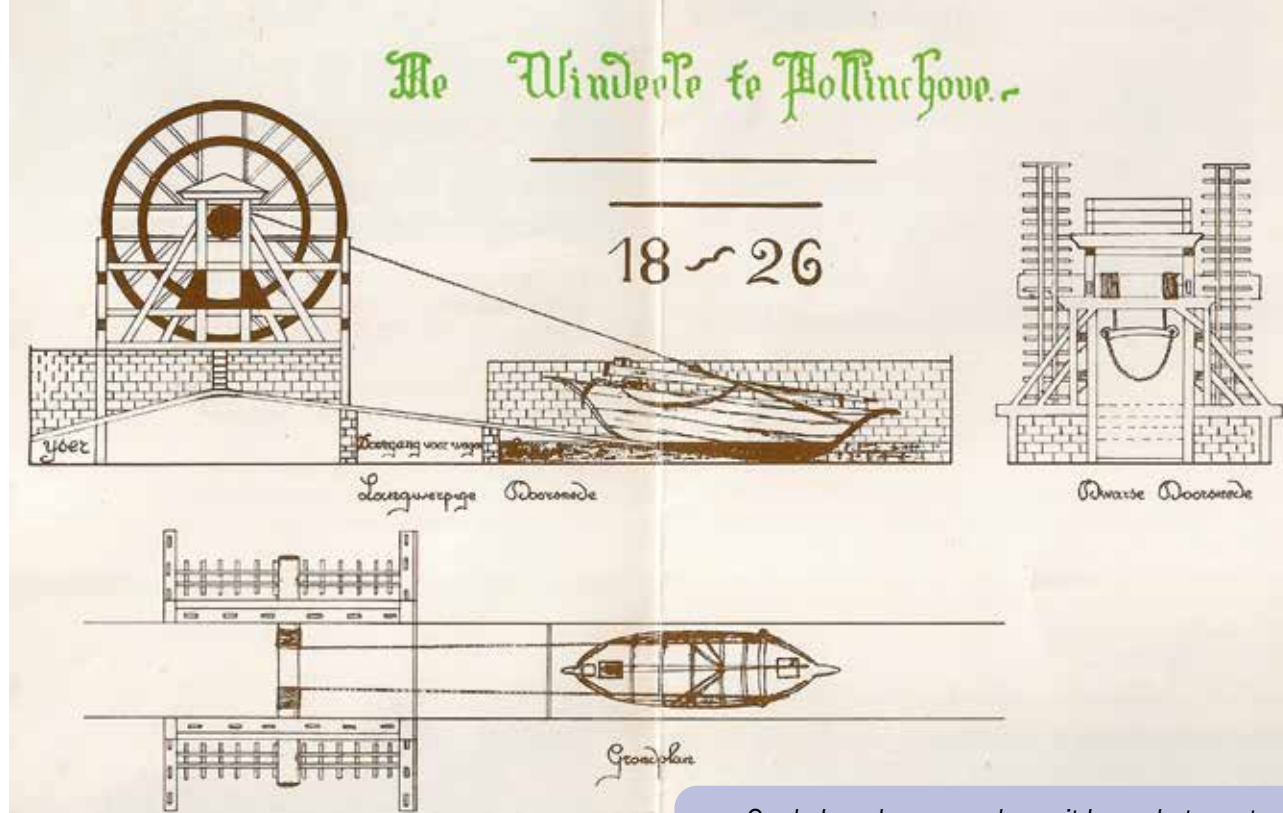
aan. Het werd een vooraanstaand textielcentrum. De lakenhalle is tot op de dag van vandaag een imposant monument gebleven. Tegelijkertijd ging de verlanding van de IJzergolf onverminderd door. De zeeschepen raakten niet verder meer dan Diksmuide. Dit werd dan ook de voorhaven van leper, dat nog slechts kleinere binnenschepen kon ontvangen. Maar om de IJzer vanaf Diksmuide bevaarbaar te houden, moest de waterloop ingedijkt worden zodat de stroming versnelt en de vaargeul wordt uitgediept. Er kwam in Nieuwpoort echter ook een sluis om eb en vloed uit de IJzerpolder te houden en om de Nieuwpoortse havengeul te kunnen spuien. De binnenschepen vanuit leper voeren bijgevolg eerst de leperlee af tot aan de IJzer. Vervolgens ging het op de IJzer via Diksmuide naar Nieuwpoort. Daar volgde echter een moeilijke doorvaart: de schepen moesten er door de sluis van Nieuwendamme, langs de getijdengevoelige havengeul naar de Lekesluis. Beide sluizen waren zeer waarschijnlijk nog van het oudere type: een ophaaldeur die pas geopend werd wanneer de

Vanaf de 11de eeuw was het kustgebied voldoende droog geworden voor toemende bewoning. Door menselijk ingrijpen werden de zeegaten meer onder controle gebracht. Aanvankelijk waren leper en Diksmuide nog zeehavens. Indijking en de plaatsing van sluizen konden de invloed van de zee steeds verder terugdringen. Er ontstond een duidelijke scheiding tussen binnenduins en buitenduins. Zo ontstond ook een scherper onderscheid tussen binnenvaart en zeevaart. De leperleet kan op deze kaart gevolgd worden tussen Brugge en leper.

Ten zuiden van leper liggen de vijvers van Zillebeke en Dikkebus, waarmee de leperlee van voldoende vaarwater kon worden voorzien. Deze techniek werd ook in de turfvaart gebruikt.

© Gerard Mercator: "Flandriae Comitatus Descriptio" gepubliceerd in: Abraham Ortelius, "Theatrum Orbis Terrarum".





Op de leperlee, varende vanuit leper, het eerste traject van de leperleet, waren een viertal windelen of overdrachten. In de IJzerstreek kwamen die ook op andere plaatsen voor. Deze tekening van de kunstenaar J. Malbrancke werd gemaakt net voor de windele op de samenloop van de Lovaart en de IJzer in Pollinckhove werd afgebroken en vervangen door een schutsluis. Dit gebeurde in 1824, ten tijde van het Koninkrijk der Nederlanden onder “kanalenkoning” Willem I. Het gehucht op die plaats heet nog steeds Fintele, afgeleid van windele.

waterstand aan beide kanten gelijk lag. Het oponthoud moet dus vaak tijdrovend geweest zijn. Eens voorbij de Lekesluis kwam het schip in het Lekeleet. Daar kon worden doorgevaren naar Brugge. In dat geleed tussen duin en polder, was de waterstand waarschijnlijk ook min of meer onder controle. De Eyekreek was al heel vroeg van een degelijke schutsluis aan de zeekant voorzien (Zie dl. 1 van *Het Vaartje van Bornem*, RS 3, 2017). Mogelijk was dat ook het geval aan de Blankenbergse kreek. Eens daar voorbij kon het schip langs Brugge doorvaren naar Damme. Ook daar moet toen al een sluis geweest zijn om de eb- en vloedbewegingen van het Zwin buitengaats te houden. Misschien was er ook een overslagmogelijkheid in Brugge zelf. De leperleet (nu met een t) was dan ook een veelgebruikte combinatie van binnenduine vaarwegen tussen Brugge en leper. Behalve het korte traject door de Nieuwpoortse havengeul, voeren de schepen steeds over vaarwegen met een gecontroleerde waterstand. Vanuit leper was dan ook de vraag groot om deze passage te wijzigen. Daar werd op ingegaan met het graven van een verbindingsvaartje met overdracht tussen de IJzer en het Lekeleet. Onder druk van de Gentse stadsoverheid werd die hindernis dan weer hersteld. leper was immers een concurrent van textielstad Gent. In de loop van de 13^{de} eeuw werden nog vier dergelijke overdrachten voorzien op de leperlee (zonder t). Er ontstond bijgevolg een volledig aangepast binnenduins en binnendijsk waterwegennetwerk met sluizen en overdrachten. Er ontstonden twee duidelijk van elkaar gescheiden vormen van scheepvaart: binnenvaart en zeevaart.

Schepen op de leperleet

Op de leperleet werd in de 13^{de} en 14^{de} eeuw heel wat gevaren. Volgens de tolregisters van Nieuwpoort passeerde er op het einde van de 14^{de} eeuw ongeveer elk half uur een binnenschip, ongeveer 26 schepen per dag. Om de twee dagen kwam er ook een marktschip langs. Wat voor schepen waren die eerste binnenvaarders dan? Het toenemend gebruik van sluizen en overdrachten beperkte de breedte van de scheepjes. De vier overdrachten op de leperlee waren onvermijdelijk om leper te bereiken. Van die overdrachten of windelen (spreek uit als windélen) zijn oude tekeningen bewaard gebleven in het Rijksarchief van Gent. Het zijn echter 14^{de}- eeuwse kopieën van nog oudere tekeningen. De originelen zijn jammer genoeg verloren gegaan met de verwoesting van de stad leper in 1914. De tekeningen tonen hoe de binnenschepen eruit zagen. De vallende rechte stevens en de vlakke bodems zijn noodzakelijk om over de windele gehesen te worden. Een gebogen hout werd gebruikt om een riem of ketting open te houden. Die werd achter het hek gelegd. Een eventueel hekroer moest dus gemakkelijk verwijderbaar zijn. Het gebogen hout was verbonden met twee kabels die door een lus aan de boeg met een windas kunnen opgedraaid worden. Dankzij de vlakke bodem kan het schip



In Engeland werden er reeds enkele replica's van Saksische schepen gebouwd. Uiteraard worden ze er beschouwd als nationaal erfgoed. Deze Saksische immigranten vestigden zich ook in de “Lithus Saxonicum”, de latere Vlaamse kust. Het West-Vlaamse dialect wordt trouwens ook met de Saksen in verband gebracht. Wat houdt replicabouwers bij ons tegen om dit voorbeeld te volgen?
© Fotograaf onbekend.
<http://gallery.nen.gov.uk/imagelarge63538-.html>

op die wijze over het schuine vlak naar een hoger gelegen rak gehesen worden, of omgekeerd naar een lager rak afdalen. De leperlee was niet de enige plaats in de IJzerstreek waar dergelijke windelen voorkwamen. De inpoldering van de kuststreek ging toen op verschillende plaatsen ook gepaard met turfontginning. Mogelijk waren turfschuiten er wel de allereerste binnenvaartuigen. De ervaring die daarmee werd opgedaan kan van grote invloed geweest zijn. Op oude kaarten worden de twee waterbekkens te zuiden van leper afgebeeld: de vijvers van Dikkebus en Zillebeke. Ze fungeerden als zoetwaterreservoirs maar zeker ook als vaarwater voorraad om het waterpeil op de rakken van de leperlee op vaarwaterhoogte te houden. Het waren met andere woorden houwens om het reservewater op te houden. Dit was de techniek die in de turfvaart ook gebruikt werd om in de kleine vaartjes voldoende vaarwater te garanderen. Ten slotte blijft nog een volgende bedenking: de bouw van die scheepjes zou ook geïnspireerd kunnen geweest zijn door hun voorgangers in deze streek toen die nog met de open zee verbonden was. De Saksische vaartuigen, zoals het schip van Brugge er een van kan geweest zijn, kende ook die vallende stevens en de vlakke bodem. In dat geval was een zeeschip de inspiratie voor de eerste ondubbelzinnige binnenvaarders in de Vlaamse kustvlakte. Misschien had de verlanding van de kuststreek met zijn duidelijke scheiding tussen binnenvaart en kustvaart ook veel te maken met het succes van de Brabantse zeehavens... Meer daarover in deel 2. ●

Bronnen

Anoniem. *De boot van Brugge*. in: <https://bruggein100objecten.wordpress.com/2016/05/27/de-boot-van-brugge/> geraadpleegd op 28/12/2017.

BAETEMAN C., *Zeevisserij aan de Vlaamse kust*. Oostduinkerke, 2013.

DE MAESSCHALCK E., *De graven van Vlaanderen*. 861-1384. Leuven, 2012.

CASAER L., *De haven van Nieuwpoort in de eerste helft van de XV eeuw: infrastructuur, havenwerken en waterwegen naar het binnenland*. Onuitgegeven masterscriptie. UGent, 1993.

CURVEILLER S., *Mens en zee in maritiem Vlaanderen van de 12^{de} tot het midden van de 16^{de} eeuw*, in: Vlaanderen en de zee. Van Pieter Breugel de Oude tot de Fluwelen Breugel, Cassel, 2015.

DE JONGH I., *Romeinse en vroegmiddeleeuwse bewoning aan de Vlaamse Oostkust. Predictieve modellering getoetst op de bewoningslocatie in een dynamisch kustlandschap tussen 0 en 1000 CE*. Onuitgegeven masterscriptie. UGent, 2014.

GUPTA S., *Catastrophic flooding origin of shelf valley systems in the English Channel*, in: Nature, nr. 448.

HINDRICKX K., *Netwerk van waterwegen*, in: Beeld van een stroom. De IJzer, Tielt, 1996.

JONCKHEERE E., *Le bateau de Bruges et la Flandre maritime*, Brugge, 1904.

KAAC M., *Vlaamse en Brabantse binnenschepen uit de 18^{de} en 19^{de} eeuw. Vergeten vaktaal en oude constructies*, Gent, 2010.

LE COMTE P., *Afbeeldingen van schepen en vaartuigen in verschillende bewegingen*, Amsterdam, 1831.

NICHOLAS D., *Vlaanderen in de middeleeuwen*, Schoten, Amsterdam, 2015. (Vertaling van *Medieval Flanders*, Londen, 1992.)

VAN DE MOORTELE A., *Scheepsvondsten uit de oudheid en de middeleeuwen in België*, in: ZEEBROEK I. e. a., *Verdrongen Verleden*, (Zeebrugge), z. j.

VAN DER HEIDE G. D., *Scheepsarcheologie. Scheepsopgravingen in Nederland en elders in de wereld*, Naarden, 1974.

ZEEBROEK I., *Een interactieve databank van het maritiem erfgoed*, in: ZEEBROEK I. e. a., *Verdrongen Verleden*, (Zeebrugge), z. j.

Menno Stroek, eigenaar van de *Voordewind*, een Colin Archer Ketch, kwam in contact met ons via Pit De Jonge van Ship to Shore. Menno heeft de *Voordewind* in eigendom sinds 2006 en verzamelde heel wat documentatie over het schip en zijn Belgische bouwer. Nog steeds wanneer de *Voordewind* ergens bij een evenement aanwezig is, herkennen mensen het schip en worden er verhalen verteld door mensen die Laurent gekend hebben. Menno vond dat het spijtig zou zijn wanneer deze informatie en geschiedenis verloren zou gaan. We zaten samen met Menno en met de dochter van Laurent Velleman, de bouwer van het schip. Hier volgt het eerste stuk van het verhaal.

Laurent Velleman, solozeiler rond de wereld met de *Voordewind*



Eind jaren 50 van de vorige eeuw begon Laurent Velleman (1919-2003), afkomstig uit Gent en scheepstimmerman bij CMB, met de bouw van de *Voorde-wind*. Hij wilde zijn droom verwezenlijken en een schip bouwen waarmee hij alleen de wereld rond kon zeilen. Hij koos voor het type Eric, getekend door William Atkin. Die baseerde zich op het type Colin Archer.

De romp van Moulmeinteak werd gebouwd door jachtwerf D.H. Meeusen in Breskens waarna Laurent Velleman het schip daar zelf verder afbouwde. Hij heeft niet bezuinigd op degelijkheid en er werd over de intimmering en bediening van de tuigage flink nagedacht om het schip alleen te kunnen bedienen. De *Voordewind* is gebouwd met om de 30 centimeter dikke eiken spanten waar de huid van drie centimeter teak aan bevestigd werd met bronzen nagels. Dat maakte het schip sterk genoeg om de klap van een walvisstaart te kunnen weerstaan, iets wat later ook gebeurde. (Moulmein teak: houtsoort die uit Moulmein, nu Mawlamyine- in Burma (Myanmar) komt).



In september 1972 startte Laurent Velleman op 53-jarige leeftijd met zijn soloreis rond de wereld. Die wereldomzeiling startte officieel in Martinique en eindigde daar ook na bijna vijf jaar. Op zondag 11 september 1977 kwam Velleman onder grote belangstelling terug aan in de haven van Langerbrugge (Gent). Hij sprak toen de woorden: de beste manier om een wereldreis te beëindigen, is er een nieuwe voor te bereiden. En zo geschiedde.

Zonder het te weten, bleek Laurent Velleman de eerste Belg te zijn die solo de wereld heeft gerond. Hij werd benoemd tot erelid van de Koninklijke Yacht Club Gent. Net als Willy de Roos, Jean Heylbroeck, Eric Taberly, Prins Laurent, e.a.



In 1989 vertrok Laurent Velleman opnieuw voor een wereldreis en in 1998 andermaal, voor zijn derde wereldreis, op 78-jarige leeftijd!



Voordewind is identiek aan de in dezelfde periode gebouwde Suhaili, waarmee Robin Knox-Johnston in 1969 de Golden Globe Race won, de solrace non stop rond de wereld. Beide schepen zijn van het type Eric getekend door William Atkins. De schepen hebben met hun bemanning een duurzame prestatie geleverd.

Het uiterlijk van *Voordewind* is anno 2016 nog in oorspronkelijke staat. Het schip is sinds 2015 in Nederland geregistreerd als Varend monument, onder nummer 3017.

Meeusen Werf - Breskens

In de jaren 1960 werden er op de Jachtwerf D.H. Meeusen Breskens houten jachten gebouwd van zes tot twaalf meter. Rinus Meeusen heeft de werf overgenomen van zijn vader. De werf bestaat anno 2015 nog steeds. Zie: <http://www.rinusmeeusen.nl/>

William Atkin

William Atkin (1888-1962) was scheepsbouwer en zijn meest bekende designs kwamen uit in het midden van de jaren 1920 op het ogenblik dat kleine Amerikaanse zeiljachten een trend werden voor offshorereizen. Hij maakte onder andere schepen van het type Colin Archer. In 1925 werd het type Eric, een double-ender, te water gelaten. (double-ender: een schip of boot met boeg en achtersteven van soortgelijke vorm)

Een Colin Archer Ketch

De Eric is 9,98 meter lang, met een breedte van 3,5 meter en een waterverplaatsing van 8,8 ton. De Eric is niet het soort boot voor de beginner. Die kiezen dan ook beter voor eenvoudigere ontwerpen.

De lijnen tonen een typische Colin Archer Noorse reddingsboot van het type dat gebruikt werd door de

vissers en reddingsdiensten op de Noordzee, maar de tuigage en de inrichting van het dek en het interieur zijn volgens de Amerikaanse praktijk. Het schip had meestal een gaffeltuig of een kluivertuig. ●

Bronnen:

Atkin & Co, *WoodenBoat* magazine, Daniel MacNaughton, 2000.

Menno Stroek, *Tranhaven Hellevoetsluis*, voordewind@online.nl



180 jaar Koningsrek Zates te Branst en 80 jaar Liesbeth

tekst | Philip Streitz
foto | Els Van Hoof

Klein Brabant, het decor van Stille Waters, de succesvolle televisiereeks van de VRT, met Antje De Boeck en Jo De Meyere. De bekende fictiereeks dateert alweer van 2001, maar vele beelden zitten nog in het collectieve geheugen. Zoals het paviljoen De Notelaer bijvoorbeeld, in de reeks de villa van de machtige industrieel Vorlat. Maar ook Café Zates, waar vader Vorlat – gespeeld door wijlen Nand Buyl – achter de toog stond.

Bij 't Koningsrek Zates is iedereen welkom voor een verfrissende pint of een lekkere frisdrank. In dat volkscafé lijkt het alsof de tijd stil is blijven staan, wat meteen een zeer gemoedelijke sfeer met zich meebrengt.

Het café aan de Schelde in Branst werd in 1838 geopend door schipper en koopman Gilles Boodts en zijn vrouw Francisca Rolus. Het café werd Koningsrek genoemd naar het lange rechte stuk van de Schelde.

De bekendste waardin van het café was Leonie Smet. Ze was gehuwd met de achterkleinzoon van Gilles

Boodts en in de hele regio gekend als Leonie van Zates, in 1991 werd zelfs een reuzin van haar gemaakt. Leonieke overleed in 1997 en het waren haar kinderen Liesbeth en Guillaume († 2016) die, vijfde generatie, met de hulp van de familie het café verder uitbaatten.

Cafébazin Liesbeth slaat maar al te graag een praatje met haar gasten. Velen hebben dan ook hun tweede thuis gevonden bij de moe.

Dankzij de idyllische ligging aan de Schelde staat het café al jaren bekend als tussenstop tijdens een zomerse fietstocht langs de dijken.

Maar niet alleen daarvoor moet men naar Branst gaan, ook bij de bootmensen is Zates maar al te goed gekend. Al vele jaren vindt er eind augustus de Boot- en Scheldewijding plaats. Vele schepen liggen voor anker ter hoogte van de helling naast het café te wachten tot het bootje met Liesbeth en de pastoor langskomen varen. Boten en bemanning worden dan gewijd om daarna terug aan te meren en aan wal te gaan, men krijgt immers honger en dorst van te liggen dobberen op de Schelde. En aan de wal, naast het café, wordt er gefeest, met een drankje en een hapje en met veel live muziek. ●

In 2018 bestaat Koningsrek Zates 180 jaar en wordt Liesbeth 80 jaar, een extra reden om op 25 augustus naar Branst te gaan.

Koningsrek Zates, Bovenstraat 152, 2880 Branst.

Koningsrek: een "rak" is een recht stuk in een rivier. Vandaar dus Konings-rek, aangezien de herberg aan het langste rechthoekige stuk vaarwater van de Bovenschelde ligt.

Zates is afkomstig van Zaat. Vroeger kon men naast de herberg droogvallen op een zaat: een constructie van horizontale balken waardoor het (platbod) schip bij laagwater rechtop bleef en niet te diep kwam te liggen voor het lossen en laden.

De Oostendse *vistrap*, een begrip

Sinds jaar en dag is de vistrap een begrip in Oostende. Zowel kustbewoners als toeristen snuiven er wat graag de sfeer op. 'Den trap' biedt namelijk meer dan enkel dagverse vis: enthousiaste lokale visvrouwen verkopen er 's morgens met veel verve de vis die dezelfde nacht is gevangen. De korte keten viert er hoogtij en dit al bijna 200 jaar. Maar hoe komt men aan de naam 'vistrap'? Hoe is deze markt ontstaan? En wat is het verschil met de visverkoop in de vismijn?

Hoe het begon

De bouw van de dokken, midden 19de eeuw, voorzag in een trap die de kaai rechtstreeks verbond met de aanmerende vissersboten. Eeuwenlang beschikten de vissers/reders vrij over hun vangst en bepaalden ze zelf de verkoop. Het grootste deel van de vangst ging naar de reder, want met de vangst dienden alle onkosten gedekt te worden. De rest kwam toe aan de bemanning: de zogenaamde deelvis. En wat de bemanning aan verse vis zelf niet nodig had, verkocht ze bij de trap aan handelaars of particulieren. Een wet van 15 mei 1870 bevestigde dat gebruik: een verplichte keuring vóór de verkoop, een opgelegde verkoop in de vismijn of het verbieden van huis-aan-huis verkoop mochten de visserij niet belemmeren.

Al snel ontwikkelde de trap zich tot een vaste stek waar vissers of hun vrouwen moruwe (gezouten kabeljauw), sprot, haring en garnaal konden *verkletsen*: een korte keten pur sang. Ook de bootsjouwiers die de schepen

met de hand tot tegen de kaai trokken en hielpen bij het lossen, deden dat. In ruil voor wat vis verkochten ze er de vis die ze niet zelf nodig hadden. De trap was toen nog degelijk een trap, maar dan een met als nevenactiviteit visverkoop. Op dat moment lag de echte vismarkt van Oostende tussen de Kadzandstraat en de Bonenstraat. Waar nu een gezellig pleintje is, bevond zich toen een huizenrij en een overdekte markt met stenen tafels (gesloopt in 1955).

Mee met zijn tijd...

In 1933 leek het einde van de vistrap even in zicht. Bij het in gebruik nemen van de nieuwe vissershaven voerde de stad Oostende, als eigenaar van de dokken en de vismijn, een nieuw reglement in. Alle vissers die deze locaties gebruikten, werden verplicht hun volledige vangst in de vismijn te verkopen. Bovendien moest alle vis er eerst gekeurd worden. Maar ook toen bleef één plek buiten schot: de vistrap. Over een breedte van een meter was de kaaimuur van het Montgomerydok eigendom van het ministerie bevoegd voor bruggen en wegen. Het stedelijk reglement gold er niet en de visverkoop in openlucht kon er gewoon doorgaan, ja zelfs uitbreiden naar de rest van de kaai: vis uitgestald op zeven of op de grond, garnaal, te koop aangeboden in bennen en met een beker afgemeten. Later volgden geïmproviseerde stalletjes met karretjes, tafeltjes, kasten, parasols ... tot begin de jaren 1980 vaste kraampjes met zeilen afdakjes hun intrede deden.



Op dit beeld van de vistrap (niet gedateerd, vermoedelijk tussen 1955-1960) zijn de geïmproviseerde kraampjes te zien waar vis en schaaldieren aan de man/vrouw werden gebracht. De 'vistrap', een korte keten pur sang.
© Beeldbank Oostende -fotograaf Roland

In 1986 stond het ministerie van volksgezondheid de verkoop van ongekeurde vis niet langer toe. De vis moest in de vismijn veterinair gekeurd en geveild worden. Vissers mochten niet meer rechtstreeks aan de trap leveren. Om aan de nieuwe eisen te voldoen maar ook om tegemoet te komen aan de vissers en het toerisme, bouwde de Stad Oostende dan maar een nieuwe *vistrap*: een U-vormig gebouw met zestien gemetste, overdekte stalletjes en een ruimte voor viskeurders. Dit nieuwe gebouw kon de keuring op sanitaire voorzieningen met verve doorstaan, al werd de vis nog steeds niet gekeurd...

In 2016 onderging de vistrap een laatste metamorfose. Opnieuw liggen nieuwe en strenge eisen, nu van

Achteraan rechts is de moderne 'Oostendse vistrap' (met golvende luifel) te zien. Op de voorgrond links springt de kaaimuur uit ter hoogte van het Noordzeeaquarium.

het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen, daarvan aan de basis. De huidige vistrap is V-vormig en bestaat uit twee losstaande paviljoenen met een plat dak en een golvende luifel. Er zijn acht verkoopstanden met toonbanken en frigo's. En een ijsmachine.

En al mag de hygiëne sinds halfweg de 19de eeuw dan wel zijn binnengeslopen, de vistrap is zijn charme blijven behouden. De visvrouwen blijven even enthousiast hun waar verkopen ... onder het toeziend oog van Lucy Loes. ●

Met medewerking van:
Roland Desnerck & Jan Haspeslagh
Uit: De Grote Rede, tijdschrift van het VLIZ

Geertrui, een mooie dame van 85, te koop...



Sinds ruim een jaar heeft mijn hengst Tolerant ligplaats in de Museumhaven te Zierikzee.

Een wondermooi plekje om te liggen, in de oude binnenstad, met veel winkeltjes, brocante en restaurantjes. En, niet onbelangrijk, de eerste winkel die je dan tegenkomt is de lokale slijterij.

Echter, de Oude Haven vaar je niet zo maar binnen: je moet er twee bruggetjes passeren en onder die tweede ligt een drempel waar je alleen met hoogwater over kunt. Dat houdt dus in dat er overleg met

de havenmeester(s) moet worden gepleegd en er vaak een nachtje moet worden overnacht aan de wachtsteiger. Geen probleem, dat is ook een mooi plekje, aan het eerste bruggetje, en aan boord heb je steeds dat vakantiegevoel hé.

Zomer 1917. Ik kijk recht op een wondermooie hoogaars: de Geertrui. Tot in het voorjaar zag ik ze nog regelmatig met de ervaren Hans Voskuil aan het roer achteruit de haven binnenlopen (probleemloos!). Maar de mannen van de museumwerf vertelden me dat de

schipper ermee stopt en dat het schip nu te koop is. De oude dame ligt er, mooi in de lak, zich geduldig te spiegelen in het water; een vlaggetje van Boskalis in het want.

Je kent het verhaal wel van die oude platbodems: als zeilende visserman gebouwd, nadien werd er een motor ingebouwd en na een vissermanloopbaan vaak verkocht aan particulieren die het ombouwden tot jacht. Wat dan de redding van zo'n historisch vaartuig betekende. Bij de Geertrui was er een wat

andere volgorde. Een visser uit Vlissingen liet Piet Verras uit Paal een *motor* hoogaars ontwerpen, die op de werf Moed en Trouw in 1932 gebouwd werd. Een aan een motor aangepaste romp van een hoogaars dus. Geen zijwaarden en geen tuigage voor zeilen. Uitsluitend gebouwd voor de visserij vanuit Vlissingen. Pas later, particulier, werden er een tuig en een kajuit op aangebracht.

Wanneer je dan aan boord naar die boot zit te staren valt toch wel die prachtige zeeg van zo'n werkschip op. Want ja, het was tenslotte oorspronkelijk gewoon een werkbootje met een motor er in om mee te gaan vissen. Die schepen van voor de oorlog hadden toch een prachtige lijn!

Dan moet je nu die nieuwbouw eens bekijken. Gewoon platte bakken met een lelijke opbouw en vooral voldoende pk's achterin. En ze kunnen niet lang genoeg zijn. Neem nu de grootste sluis ter wereld: de Kieldrechtssluis naar het Deurganckdok. Die vijfhonderd meter lang is, dus schepen van zo'n halve kilometer(!) kunnen er geschut worden.

Nederland en Vlaanderen zijn wereldwijd bekend om hun *baggeraars* (zo worden ze nog steeds in de volksmond genoemd). Maar dat woord is niet echt meer actueel want we zijn nu ook wereldwijd experts in andere waterwerken. Tegenwoordig wordt gesproken over *off-shore* (kunnen we dat vertalen als buitengaats?), dredging en noem maar op. Nou, en die hun schepen zijn nog minder mooi; sommige lijken wel op insecten met hun lange grijparmen.

En nu heeft Boskalis toch nog één heel mooi scheepje: de Geertrui. Een voorbeeld van vakmanschap, van hoe men vroeger op een onooglijk werfje in Zeeuws-Vlaanderen een prachtig werkbootje kon bouwen. Een echt visitekaartje. En dat ligt nu te koop...

Het einde van volgende zomer lag de Geertrui niet meer op haar vaste ligplaats. Gewoon verdwenen. Wat is er mee gebeurd, aan wie is dat schip verkocht?

Dan toch maar eens telefoneren met het bestuur van de Museumhaven. En dan volgen de betere berichten.

De Geertrui ligt voor winterberging in een loods te Zierikzee. En het beheer is overgenomen door de Museumhaven Zeeland. Dit voor een symbolisch bedrag. Boskalis blijft nog maximaal vijf jaar vaardagen afnemen tegen een vaste jaarlijkse vergoeding en heeft de mogelijkheid het schip binnen die periode terug te kopen.

Kijk, dat zijn de betere berichten! ●



**Samen met deze
Ruimschoots zit ook
'De Vlottende Graanzuiger'
in je bus.**

Deze brochure is een uitgave van De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum ter gelegenheid van de openstelling van de graanzuiger in het Bonapartedok, Antwerpen op 17 en 18 maart jl.

Elk jaar zal deze graanzuiger enkele maanden afgemeerd liggen aan het MAS. De rest van het jaar ligt de graanzuiger in Rotterdam.

Op langere termijn is niet te voorspellen wanneer juist de graanzuiger toegankelijk is. Kijk op www.ruimschoots.org/evenementenkalender of volg ons op facebook en je komt het tijdig te weten.



tekst | Frans-Jozef De Lannoy

Op gezette tijden reserveert
Ruimschoots enkele bladzijden
voor een literaire bijdrage,
die uiteraard geniet van een absolute,
artistieke vrijheid.

Wie schrijft,
schrijv'in den geest van de zee,
of schrijve niet.
H.Marsman

Ag, sy het niet gesterwe, Maar sy was somar dood

Uit *Passieblomme* van Totius
(ps. van Jacobus Daniel du Toit)

Onze rederij kent de zwaarste crisis sinds Wereldoorlog II, zei de afgevaardigd-bestuurder tot de plenaire vergadering van aandeelhouders, waar tot hun grote verwondering ook de zeekapiteins waren uitgenodigd. De rederij moet zich herbronnen en de besparingen zullen pijn doen: alle departementen moeten inleveren, van hoog tot laag en het varende personeel wordt evenmin gespaard. Onze vijf walkapiteins hebben voor hun respectieve lijn de krijtlijnen getekend en na de vergadering volgt de praktische toelichting.

De oudere zeekapiteins knikten instemmend: hadden ze het niet voorspeld? De crisis van de dertiger jaren was terug, en ze triomfeerden om het grote gelijk.

De toon was gezet. "Soberheid moet onze rederij uit de impasse halen. Tabula rasa met de koloniale voorrechten. Le chapeau du capitaine, het u welbekende kaplakken is geen verworven recht! De kleine scheepsherstellingen in het buitenland met de getolereerde fee van

kapitein, eerste stuurman en chef-mechanici zijn voltooid verleden tijd. Onze vrachtschepen, behalve de vier resterende ville-boten, worden uniform oranjegeel geschilderd. Naast de besparing op een half dozijn kleuren en soorten verf, betekent dit minder overuren voor de bemanning, die met de verdere automatisering van de nieuwe op stapel staande schepen, geleidelijk moet inkrimpen van vijfenveertig naar achtentwintig man. Een heel eenvoudige maatregel tenslotte, die niemand pijn doet, is het vertrek van onze schepen in Antwerpen systematisch te verdagen naar vijf minuten over middernacht. Voor de helft van de afvaarten kan dit zonder noemenswaardige vertraging, en op jaarbasis levert deze eenvoudige maatregel een aanzienlijke besparing op omdat het lager personeel immers per dag wordt betaald."

Kapitein Van der Noot hield zich voorzichtig op de vlakke, hoewel hij met jongere collega's, dikwijls afgaf op de vooroorlogse, getatoeëerde

Kaap Hoornbende van het Ancien Régime. Wat later in Café Maritime aan de Scheldekaaien kwamen de tongen los. De term économie des bouts de chandelles was niet uit de lucht: de verouderde schepen hebben immers geen boegschroef, zodat sleepbootassistentie voor en achter een must is in de haven, maar dan wel tegen nachttarieff! Is er dan niemand aan de top, die de havenreglementen en de tariefverordeningen kent? Idem dito voor de dokloodsen, rivier- en zeeloodsen. Van de aangekondigde besparingen zal er in de praktijk niets overblijven, tenzij veel ergernis.

Drie dagen later vertrok de Mulele naar Kongo.

Net voor de afvaart kwam een opgewonden eerste stuurman Janssens bij kapitein Van der Noot aankloppen: de bemanning is voltallig, op de bootman na!

We hebben nog twintig minuten, suste Van der Noot, en citeerde uit zijn zeemansboek: "Artikel 29, Arbeidsovereenkomst wegens

Scheepsdienst. De zeeman is gehouden zich aan boord te begeven van het schip voor welke dienst hij zich verhuurd heeft, op de dag, bij de overeenkomst bepaald, en op het uur, dat door de reder bij geschrift zal opgegeven worden. Hij ging voort: Matrozen, stokers en smeedsters, het cabinepersoneel en het departement potten en pannen zijn dagloners! Trouwens, hoe heet die kerel? Hier, de monsterrol, Johannes Petrus Baptista. Vreemde naam! Haha! Saint Jean-Baptiste. Johannes de Doper!

Om vier minuten over middernacht, kwam een uitbundig geschilderde Volkswagen-camionette de kade opgereden, tot grote ergernis van de stouwersbaas, die ter hoogte van de staatsietrap het laad- en losgerei aan het klaren was. Dokwerkers en zeelui keken verrast naar de ludieke versieringen: op de linkerkant stond een halfnaakt slangenmeisje geportretteerd, geketend aan een paal en in een krans van messen; op de achtergrond, eerder vaag, een piraat met messenfoedraal, waaronder in gotische letters: Mackie Messer mit seinen Messern. Hetzelfde motief aan de rechterkant, maar dan in het Frans: Jean Baptiste, artiste-jongleur, saltimbanque.

Een vreemd geklede veertiger, met gekleurde haardos, oorringen en onduidelijke tatoeages op de voorarmen, stapte uit. Een plunjezak en een goudkleurig glitter valiesje werden hem aangereikt door een exotisch meisje in een strak zwartleren pak. Twee douaniers

kwamen nieuwsgierig naderbij, maar gebiologeerd door de sexy outfit, vergaten ze de bagage te controleren.

Het meisje omhelsde hem lang en hartstochtelijk, fluisterde hem nog iets toe en vertrok dan zonder omkijken. Hij staarde haar even na, vermande zich, en stapte met zijn weinige bagage snel de staatsietrap op: Johannes Petrus Baptista, bootman J.B. van de Mulele, tot uw dienst stuurman, zei hij koel en afgemeten tot eerste officier Janssens.

Gij zijt te laat, gij moet om vijf minuten na middernacht beginnen, repliceerde deze.

Niks van, om vijf minuten over middernacht moet ik mij aan boord begeven, staat in de monsterrol. Sommige matrozen leken hem te kennen en, gesterkt door diens snelle repliek, gaven ze ongezoeten commentaar op de rederij en vooral op de vakbond die de nieuwe regeling zomaar had goedgekeurd.

De reis verliep voorspoedig. JB zoals hij nu heette, ging nergens aan wal en beperkte elk gesprek met de eerste stuurman tot de taakverdeling bij het schiemanswerk, met bijzondere aandacht voor het splitsen van touwwerk en staaldraden en het onderhoud van het laadgerei.

JB is een beschaafde kerel en een bekwame bootman, zei Van der Noot. Gisteren nog zag ik hoe die twee Spaanse matrozen — gerekruteerd uit de visserij, veronderstel ik — op het voordek in de knoop zaten met takels en stalen blokken.

Hij heeft het hen kalm en efficiënt uitgelegd, en vandaag zag ik het resultaat! Weet je dat in de Hogere Zeevaartschool een nieuw vak werd ingelast? Ergonomie! Kent u dat mijnheer Janssens? Van het Grieks 'ergon' werk en 'nomos' wijze. Polyvalentie en motivatie zijn de nieuwe hoekstenen in de verhouding tussen kapitein en bemanning. En lichtjes spottend: misschien kan ik JB aanbevelen als praktijkleraar...

Toch heb ik mijn bedenkingen, antwoordde Janssens zuur. Bij het bunkeren in Las Palmas heb ik hem goed in het oog gehouden. Hij stond te konkelfoezen met die Spaanse sjacheraars en kocht na lange palavers voor een smak peseta's een torerokostuum. Voor mij is het een raadsel waar hij dat geld vandaan haalt. Zijn volledige gage is verpand aan voorschot en maandelijkse loonoverdracht aan die zigeunerin van achttien.

Het schiemanswerk heeft hij in ieder geval niet geleerd bij de zigeuners, zei Van der Noot.

Zondagochtend in Matadi. Het is nog vroeg en onwezenlijk stil. Van der Noot is tevreden. Het stukgoed en de twee zware locomotieven, als deklust op het achterdek gesjord, zijn schadevrij gelost. Een honderdtal luidruchtige handlangers, coups de main genaamd, waaruit de kapitein naar willekeur kan rekruteren ter vervanging van de zwarte matrozen, hebben onder de leiding van de vierde stuurman en twee zwarte capita's, ruimen en dekken bezemschoon geveegd en de palmolietanks handschoon gekuist. Morgen begint het laden. Wandelen over

het sloependek ter hoogte van de midscheeps kombuis, hoort hij een dof geklop in de shelterdekruimte. In een eerste reactie denkt hij aan verstekelingen, maar daarvoor is het te vroeg, de afvaart is pas over tien dagen. Tussen de schilden en de presenning wrikt hij een houten luikdeksel open en ziet een vaag licht in de bagageruimte. Langs het masthuis daalt hij af in het tussendeck en ontwaart JB in het halfduister. Aan het dwarsschot, bekleed met oude wegeringlatten, hangt een levensgrote pop met ernaast het goudkleurige glittervaliesje, de torero-outfit en leren foedralen met messen.

Mag ik me voorstellen, zegt JB lachend: Mackie Messer met seinen Messern, maakt een sierlijke buiging en declameert: of ook, Jean Baptiste, artiste-jongleur, saltimbanque. Van der Noot was totaal verrast, maar hij voelde instinctief aan dat het verhaal van deze aparte, duidelijk artistiek begaafde man buitengewoon moest zijn en dat het kleur kon geven aan het monotone zeemansleven dat hij al zo lang leidde.

En Jean Baptiste vertelt: Mijn vader was afkomstig uit de Oostkantons, soms Belg, dan weer Duitser, en bijgevolg voor beiden een verrader in spe. Na de Eerste Wereldoorlog hadden de Fransen hun handen vol met opstanden in hun voormalige kolonies. Mijn vader, die Frans en Duits sprak, tekende voor vijf jaar

bij het Vreemdelingenlegioen. Een Algerijn leerde hem het messenwerpen, en na veel omzwervingen en wat geluk, mocht hij al eens als vervanger optreden in circus Bouglione. Daar heeft hij mijn moeder leren kennen, een Zuid-Afrikaanse trapeziste, die na een kwade val genoeg moest nemen om, vastge maakt aan een totempaal, als doel te fungeren voor de messenwerper. Hoewel ze bij het werpen altijd de ogen sloot, was ze niet bang, want mijn vader was feilloos. Nooit te dicht en nooit te ver van haar mooie lichaam. Omdat ik aanleg leek te hebben, trad ik in zijn voetsporen. Mijn zusje Elisabeth verkoos het zweefrek. De toekomst zag er mooi uit, tot op de dag dat we, onderweg naar Luxemburg, met de woonwagen halt hielden in Mondorff-lez-Bains. Een hevig onweer stak op en Elisabeth wou het gordijn sluiten bij een openstaand raam. Een bliksemstraal heeft toen, via haar oksel, haar hele lichaam doorboord. Mijn moeder kon het verlies niet verwerken. Ze zou er nooit over spreken, op één keer na, en dan nog in het Afrikaans: "Ag, sy het niet gesterwe, maar sy was somar dood*". Hetzelfde jaar nog pleegde ze zelfmoord. Mijn vader trok voor de tweede keer naar het Legioen en kwam om in de Centraal Afrikaanse Republiek. Ik was toen zestien en ging varen. Het circus zat me echter in mijn genen, en na de Tweede Wereldoorlog keerde ik er terug met een tijdelijk contract. Nu ook probeer ik de zomermaanden te overbruggen met twee Kongo-

reizen, want ik heb goede vooruitzichten bij circus Maltezer, waar ik een act kan krijgen met mijn vriendin Zita. Ze is zeer ontspannen, en in tegenstelling tot mijn moeder is ze niet bang voor de slangen die rond de paal hangen. Niet dat het gevaarlijk is kapitein, u moet weten dat we die dieren voor het optreden extra voeren, zodat ze wekenlang rustig blijven.

Van der Noot was zwaar onder de indruk. Hij benijdde JB voor diens avontuurlijke leven dat hij zelf nooit zou aandurven. Zwijgend drukte hij hem de hand. JB borg alles weer op in zijn glittervaliesje.

De terugreis verliep vlot. Kapitein Van der Noot kreeg in Antwerpen het bevel over een nieuw schip. Het gebeurde soms dat hij, met enige weemoed, nog eens aan zijn voormalige bootsman dacht. ●

*Ach, zij is niet gestorven, maar zij was zomaar dood.



De **Provinciale Scheepswerven Baasrode** bieden onderdak aan het **Scheepvaartmuseum Baasrode** en de **School voor Scheepsmodelbouw**.
Bezoek voor meer informatie
www.oost-vlaanderen.be/scheepswervenbaasrode

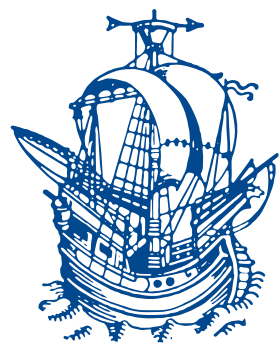
Rijn- & Binnenvaart Museum Antwerpen

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
+32 474 94 22 98

www.rijnenbinnenvaartmuseum.be
ribiva@skynet.be



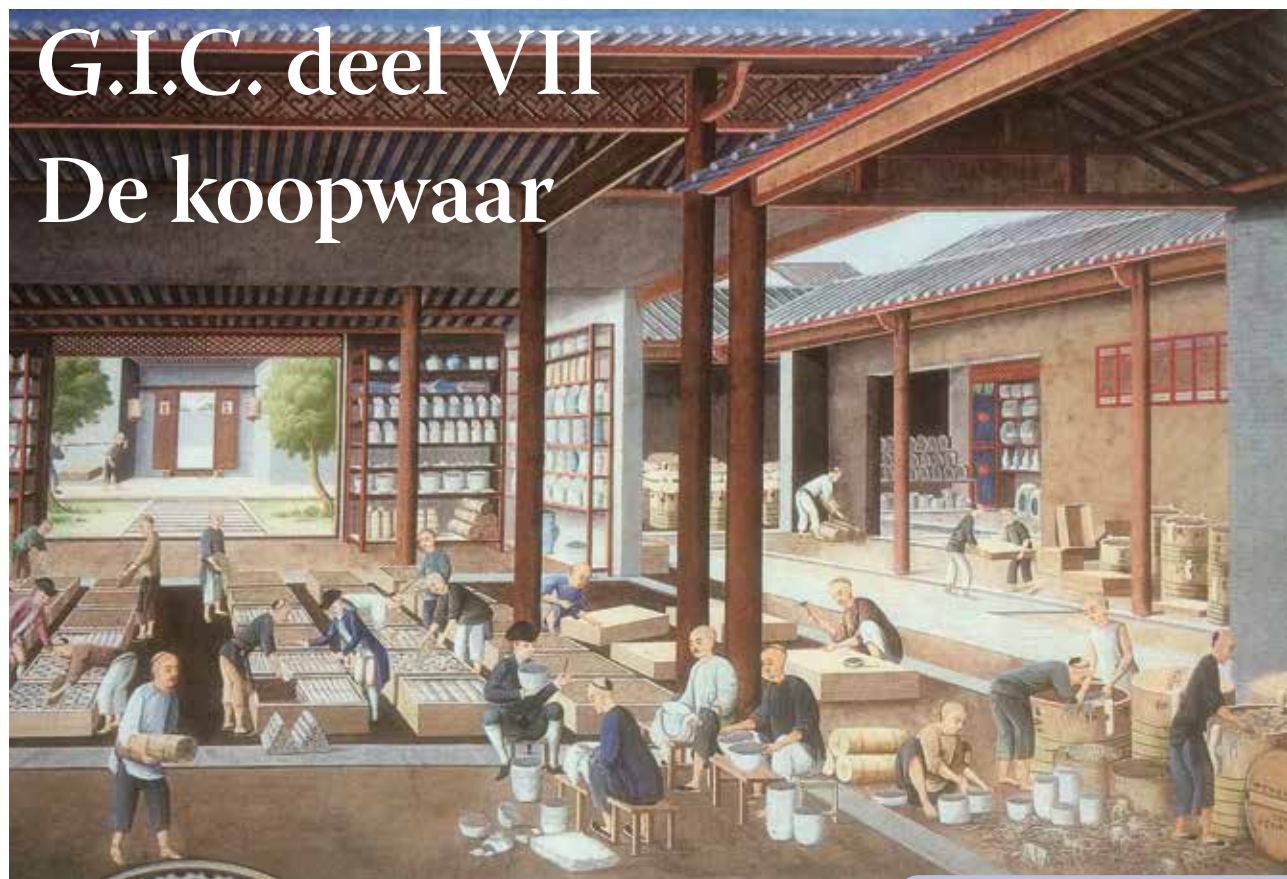
Kraaiennest

vzw De Vrienden van het
Nationaal Scheepvaartmuseum

tekst | Eric Grimbers

De Oostendse Compagnie

G.I.C. deel VII De koopwaar



Anoniem schilderij van de
verpakking van porselein voor
de export.



Het bord in Chine de Commande ter
gelegenheid van het huwelijk van
W.L. de Proli met J.M. de Labistrate.

Van het Keyserlyk Indische Compagnie Schip de
Aerts-Hertoginne Capiteyn Michiel Cayphas op
8 February 1728 van BENGAL vertrocken, en op
20 Augusti volgende op de Reede van Oostende
gearriveert.

Dit was de hoofding van een veilinglijst, die opge-
maakt werd wanneer het goed geladen schip van de
Oostendse Compagnie terug in de Zuidelijke Neder-
landen aankwam. Zulke aankondiging liet toe aan de
potentiële kopers zich een idee te vormen van wat
aangeboden werd op de nadien gehouden veiling te
Oostende of te Brugge.

In samenvatting noteerden we dat 132.466 stuken
katoen aangeboden werden, samen met 10.069 pond
ruwe zijde, 102.122 pond caliatoer hout (rood hout
diende als kleurstof), 9.009 pond borax (gebruikt in
de glas- en textielnijverheid), 257.647 pond salpeter
(voor het maken van buskruit), 14.084 pond lak (nodig
voor o.a. de versiering van meubelen en sierdozen),
77.053 pond kurkuma (geelwortel als kleurstof of als
specerij gebruikt) en 55.387 pond kauris (kauris diende
als ruilmiddel in de slavenhandel in Afrika). Jan Parmen-
tier: Oostende en C° (zie Ruimschoots 2013, nr. 2)

Een ander schip, de St Joseph, komende van China
(Canton) had niet minder dan 142.259 stuks porse-
lein aan boord. Het waren blauwe en witte borden,
koffie- en theetassen, confiture bacxkens, suikerpot-
ten, koffiekannen, melkpotten, chocoladekannetjes,
kommen en schotels. Verder vermeldt de veilinglijst
2.078 kisten diverse thee, 18.727 pond Radix China
(gedroogde wortel gebruikt als medicijn) 2.566 pond
sago (een zetmeelproduct te vergelijken met tapioca)
en 973 pond huysblat (een medicijn).

Merkwaardig aan deze veilinglijst is dat onderaan
vermeld werd: en nog differente goederen en pacotilles
(zie Ruimschoots 2014, nr. 2).

Door de verkoop op de veiling van hun pacotilles hadden
de zeelui op korte tijd de tegenwaarde van de persoon-
lijk meegebrachte koopwaar. Zij moesten dan zelf niet
voor de verkoop zorgen en konden het geld onmiddellijk
mee naar huis nemen.

C A R G A	
Van het Keyserlyk Schip genaemt de St. JOSEPH ghelkomen van CANTON in CHINA gecom- mandeert door Capiteyn Thomas Beque gearriveert tot Oostende den 4. junii 1720. welcke Verkoop sal aenvangen binnen de selve Stadt den 23. julii 1720 Smorgensten 9 uren door d'Heer. Ferdinandus Josephus van Berblock Oudt-Tresorier der Stede ende Port van Oostende als volgt	
P O R C E L A I N	
50510 Blauwe ende witte Tallieren.	van 3 ineen Nest.
25032 Paeren Blauwe en witte Caffé tassen en Pateelkens in soort.	376 Blauwe en witte Caf- fé kannetjes met oorkens.
40107 ditto Thé kopkens en pateelties in soort	1049 Blauwe ende witte spoelkōmen insoort
20711 ditto Blauwe ende bruyne Caffé koppē en pateelties in soort	651 Suyckerpotten met deckfels in soort.
445 Nesten blauwe ende witte Pateelen van 6 in een nest.	1210 ditto vierkante scho- tels voor The en Suycker potten.
55 ditto van 5 in 1 nest.	652 ditto Treckpotten in soort.
42 ditto soupe Pateelē van 3 in een nest.	914 ditto Melkpotten in soort.
2622 Blauwe ende witte Pottelaine Oelsters Schelpen.	2551 ditto Chocolati goet in soort, maer nieuw model.
6297 Blauwe en witte suy- ker ende Confiture bacxkens	5354 ditto Chocolati kan- netkens met oorkens
2197 ditto met blauw rood en goudt	393 ditto paeren kōmen en schotels.
1130 Nesten blauw ende witte suyckerpotten	582 paeren kommen en schotels die wit zijn.
	85 Schotels die wit zijn.
T H E E	
361 Cassen Thé inhoudende	72192 pont Thé Bouy.
240 ditto inhoudende	52140 pont Thé Congo.
13 ditto inhoudende	2553 pont Thé Pecko.
79 ditto inhoudende	3664 pont Keyfers Thé.
1263 Cassen } inhoudende r'amen	81780 pont
120 Canastels }	Groene Thé.
18727 Ponden Radix China.	
2566 Ponden Sago.	
973 Ponden Huysblat ofte bereytsels in soort.	
Het Schip de St. JOSEPH volgens den Inventaris die niet aenvangh van de Vercoopingte te sien sal zijn ende immediateliyk naer de vercoopingte van de Carga aen de meest biddende verkoght sal worden.	
Ende noch differente andere Goederen en Pacotilles daer van een Lyfte te sien sal zyn thien dagen voor de vercoopingte	

Veilinglijst van de St Joseph
komende van Canton.



Anoniem schilderij van de verpakking van thee voor de export (noteer de wijze waarop de thee in de kisten bekleed met een loodblad met de voeten aangetrapt wordt).

De enorme hoeveelheden porselein die uit China aangevoerd werden, duiden op een zekere welstand van de burgerij en in het bijzonder van de kooplieden. Om hun welstand aan derden te tonen, werd er tijdens de vriendenkransjes, thee, koffie of chocolade, uit porseleinen tasjes gedronken. In sommige kastelen en grote woningen bewonderen we nu nog hele kasten en étagères gevuld met chinees porselein.

Op een andere veilinglijst, uit 1725, noteerden we een gepersonaliseerde kist porselein op naam Sr Proly. De heer Proly Sr was een aandeelhouder van de Oostendse Compagnie. Was dit een bestelling van Chine de Commande?

Als surrogaat voor het Chinees porselein is het Delfts aardewerk ontstaan. Dat heeft zich ontwikkeld tot een belangrijke nieuwe industrie, die tot op heden een groot succes kent. Antwerpse plateelbakkers die naar Delft uitgeweken waren lagen mee aan de basis van deze industrie.

Chine de Commande

Binnen de koopwaar meegebracht uit Canton nam het Chine de Commande een bijzondere plaats in. Het waren serviezen of andere siervoorwerpen in porselein, die op bestelling beschilderd werden door de Chinezen. Dat drukte een nog hogere graad van pronkzucht uit.

Bij een dergelijke bestelling van Chine de Commande werd eerst een afbeelding van hetgeen men op het porselein wou laten schilderen naar Canton verzonden. In de meeste gevallen werd daarbij een afbeelding van het wapenschild van de familie gevoegd. Dat was de weergave van de familiale persoonlijkheid, die de collectie meer cachet gaf.

De hoger vernoemde kist met porselein, op naam van de heer Proly Sr, kan gebeurlijk Chine de Commande geweest zijn.

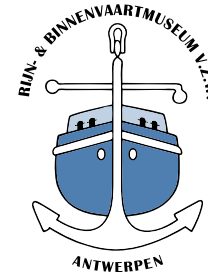
Later, in 1762, bestelde de familie Proli een servies van 154 stuks

naar aanleiding van het huwelijk van Willem Lodewijk de Proli met Johanna Mana de Labistrate. Op de borden werden de wapenschilden van beide families afgebeeld.

Ook andere Antwerpse en Vlaamse families deden bestellingen zoals de Antwerpse burgemeester Jacobus Gerardus Knijff, de schepen Charlé de Nollet, de Vlaamse families De Neuf & Van Colen, Goos de Ghijsegem, Vecquemans, Goubau en Van de Perre.

Het Chine de Commande was ook zeer gewild in de Noordelijke Nederlanden (VOC) en in Engeland (East India Company).

Naast bestellingen in Canton werden er ook in Japan geplaatst. Dit Japon de Commande was minder in trek omdat het commercieel niet zo aantrekkelijk was. ●



Rijn- en Binnenvaartmuseum

tekst | Dr. Roland Van Cleempoel

foto's | (c) Collectie Museumschip Tordino - Logghe Frederic



Schippersvrouwen

Tijdens één van de vorige Open Scheepvaartdagen van het Rijn- en Binnenvaartmuseum hebben we de rol van de schippersvrouw in de schijnwerpers gezet. Het is goed om haar rol als schippersvrouw naast de schipper nog eens te belichten. Deze tekst gaat over de periode van 1900 tot 1950.

De schippersvrouwen woonden en werkten steeds aan boord van grote of kleine binnenschepen, het schip was hun thuis. We kunnen het ons nog moeilijk voorstellen om het huishouden te doen voor meestal grote gezinnen in die kleine ruimte aan boord. Winter en zomer werd er buiten op het achterdek gekookt in open lucht, ofwel in een stookkot voor de woonst. Soms was er een kleine beschutting tegen de regen, maar niet tegen de kou. Ook op de

kolenkachel in de woonst werd er gekookt met al de problemen daar rond. Wat een luxe toen men met gas begon te koken. Tijdens het varen ging het huishouden gewoon verder: eten koken, wassen, kinderen bijhouden, bijspringen om het schip mee te besturen, mee versassen. Wassen deed men buiten op het achter- of voordek en bij slecht weer in het vooronder. Men waste het liefst waar het water niet te vervuild was. Givet



was gekend voor zijn proper Maaswater, ook in de Kempen te Mol was het water helder. Het drogen aan boord was nooit een probleem: er werd een koord gespannen van voor naar achter en zo zag men de binnenschepen op onze rivieren en kanalen feestelijk bevlagd met de lingerie van moeder, vader en kinderen.

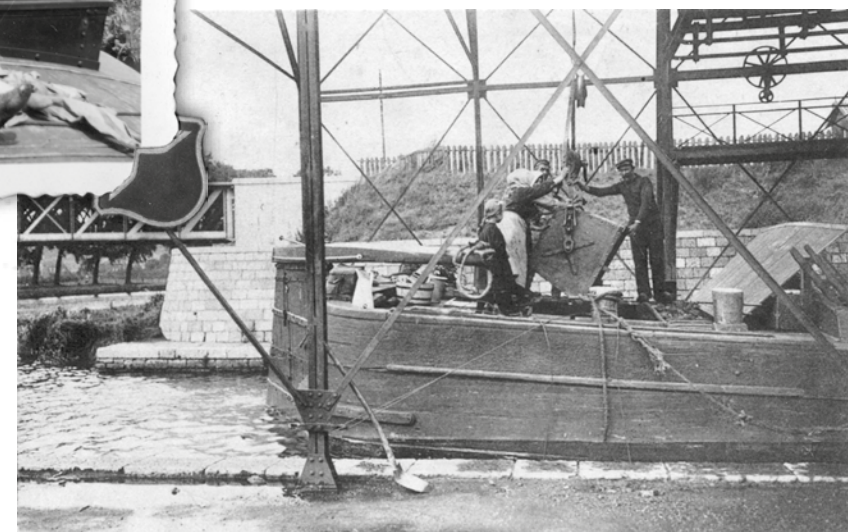
De schippersvrouw moest volledig op de hoogte zijn van de schippersstiel, want zij werd mee ingeschakeld in het varen op rivieren en kanalen. De schipper en zijn vrouw deelden het vele werk dat er lag tussen bevrachten, laden, naar de plaats van bestemming varen, lossen, opnieuw naar de beurs, wachten op een reis of terug zonder vracht. Vele schippersvrouwen kenden de sluizen van de binnenvaart van buiten. Ondertussen ging het huishouden en de zorg voor de kinderen ook meestal langs haar om. Om te mogen varen op de Rijn moest ze wel een Rijnpatent bezitten of er moest iemand meevaren die dit patent wel bezat. Met de zwierboom aan land gezwierd worden om snel op de wal een boodschap te doen of een telefoontje, is bij alle schippersvrouwen uit die tijd bekend. De schippers-

vrouw stond dikwijls bij het roer bij bepaalde trajecten of vooraan op het schip bij het scheproer om nauwkeurig te sturen; er waren toen al vrouwen die het roer letterlijk en figuurlijk niet uit hun handen gaven. De schippersvrouw was de contactman met de wal voor alle papieren en ze moest soms ook in het gareel om het schip mee voort te slepen.

De vrouw aan boord moest mee helpen lossen en laden in vroeger tijden want eens bevracht moest men zo snel mogelijk op zijn plaats van bestemming zijn: men haastte zich naar de volgende sluis, men wilde geen getijde missen. Men stond vroeg op en men trachtte zo lang mogelijk te varen naargelang het daglicht en het te varen traject. Meestal was men ver van huis. Ook daar moest de schippersvrouw haar plan trekken: talenkennis, zich aanpassen aan andere zeden en gewoonten bijvoorbeeld in de winkels. Zij zag andere vreemde dingen, hoorde ander nieuws, zag een andere mode dan in eigen dorp, stad en land en had uiteindelijk een groter stuk van de wereld gezien dan in haar geboortedorp en omgeving. De schippersfamilies werden daardoor in hun omgeving een beetje als avonturiers beschouwd,

maar dit avontuurlijke was en is voor deze families hun dagelijks leven en het was niet altijd zo gezellig en avontuurlijk. De keerzijde van de medaille was dat men soms weken en maanden van huis weg was; enkel een kaartje of een brief in de rapte geschreven en gepost aan de wal op een sasje, of een snelle groet en over en weer roepen en zwaaien bij het ontmoeten van familie en kennissen bij het varen. Wat een feest om samen te kunnen bevrachten met familie of vrienden, samen te varen, samen te buurten: onvergetelijke uren van gezelligheid voor vele schippers.

Steeds wisselende mensen rond zich, steeds andere steden en andere landen. Het maakte de schipper en zijn vrouw al lid van de Benelux en van Europa vooraleer die woorden bestonden voor de mensen aan de wal. In dat wisselende leven stonden man en vrouw met hun schip, dat tegelijk thuis en broodwinning was, steeds alleen met zichzelf en hun familie; vandaar die sterke familiebanden en de band met hun schip. Ook de schippersvrouw voelt zich sterk verbonden met haar schip en we zien dat ze als weduwe liever aan boord van haar schip blijft met de



vele herinneringen aan haar schipper en aan de vele reizen dan op de wal te gaan wonen.

Vele schippers en hun vrouwen hebben op hun paspoort als geboorteplaats een dorpje of stad staan in Nederland, Frankrijk of Duitsland; ze zijn geboren waar het schip toevallig lag. Rustig bevallen thuis was er zelden bij, er werd immers zo lang mogelijk bevracht. De vrouw werd zwanger en wist zelden op voorhand waar ze ging bevallen. Meestal gebeurde de bevalling aan boord, al dan niet met een vreemde dokter of vroedvrouw. Men hoopte steeds op een goede afloop.

De schippersvrouw en haar kinderen zijn een hoofdstuk apart. Het kleine kind had tot zijn schoolleeftijd een afwisselende en aangename jeugd, steeds dicht bij vader en moeder in een kleine gekende omgeving. Tot 1928 was er nog geen leerplicht voor schipperskinderen. Het was de schippersvrouw die de kinderen aan boord leerde rekenen, lezen en schrijven. Eens de schoolleeftijd kwam, werd het veel moeilijker. Een kind moest op internaat en alle schippersfamilies hadden het daar zeer moeilijk mee: die kleine kinderen voor weken



achter te laten. Dat gaf problemen langs beide kanten: bij het kleine kind vol heimwee (wenen, gedragsstoornissen...) en bij de moeder aan boord.

Het leven was hard voor een schippersvrouw, harder dan het leven voor een vrouw aan de wal. Maar er werd niet geklaagd. Ze was samen met de schipper en ze hoopte steeds op een volgende reis want in haar karakter en in haar geest moest men varen. ●

*Dr. Roland Van Cleempoel
is voorzitter Rijn- en Binnenvaartmuseum*



In memoriam

Theo Kloet

(1938 – 2018)

Op vrijdag 23 februari van dit jaar is Theo Kloet overleden.

Een boom van een kerel van twee meter. Hij was hét gezicht van de Stichting Behoud Hoogaars (SBH). Al sinds vorige eeuw. Ik herinner me uit die tijd een (restaurant) evenement in Middelburg, aan de overkant van het kanaal, waar een zielogende hoogaars, de YE36, bij een gastvrij bedrijf op de kant was gezet voor een grondige restauratie. En daarvoor waren alle middelen ingezet: het schip op de kant, een tent met daarin een kleine expo, info balies, een pendelbootje vanuit Middelburg. Een van de eregasten was Jules Van Beylen, bescheiden als altijd, maar die desgevraagd graag uitleg gaf.

Theo was de man die kon uitleggen wat er allemaal moest gebeuren; hijzelf zou hard aan die restauratie meewerken. En dat deed hij, volkomen belangeloos. Niet alleen toen, maar ook alle volgende jaren, aan alle schepen die er nog in die club bij kwamen. Een nieuwe mast maken? Hij draaide er zijn hand niet voor om.

Maar: Theo was ook één van de eerste schippers van de SBH. Met hoeveel groepen heeft hij niet gevaren? Hij voer ook al eens graag mee met de schepen van Tolerant. Onderweg leerden we veel van hem, zonder dat hij zich opdrong want hij was heel bescheiden. Hij suggereerde. Wederzijds respect zoals een van de Tolerant-schippers het benoemde. Ruwe bolster, blanke pit.

Vaar-wel.

F.L.

Boek bespreking

Muiterij aan boord!

Auteur: Jos De Bremaeker

In dit boek worden meerdere muiterijen beschreven. Muiterijen op schepen in diverse werelddelen en door de eeuwen heen.

Er zijn bekende bij, zoals die op de Bounty, maar ook minder bekende die door marine of staat liever in de doofpot werden gestoken. Zoals bijvoorbeeld de muiterij op de Zeven Provinciën in voormalig Nederlands Oost-Indië tussen beide wereldoorlogen. Of die van de Indische marine, kort na de oorlog, op schepen van de Royal Navy.

Van de zestien muiterijen die beschreven worden, heeft de auteur uitgebreide studies gemaakt en hij verhaalt erover op een zeer objectieve manier.

Eerst wordt ingegaan op de oorzaak: ontevredenheid bij de bemanning en dat kon om diverse redenen gaan.

Daarna wordt de muiterij zelf beschreven: wat gebeurde er precies, wie waren de muiters, wie niet.

Ten slotte wordt aan het einde van de hoofdstukken de afloop besproken: wat gebeurde er nadien? Wie werd er (al dan niet terecht) gestraft, wie werd er vrijgesproken? Boeiend. F.L.

ISBN 978 90 5718 6097 NUR 680

Uitgever: Academic & Scientific Publishers Brussel

Prijs: € 29,95



Elisabeth Marain is een Vlaamse schrijfster. Voor diverse van haar werken werd ze bekroond.

Het is stil waar het niet waait

De roman *Het is stil waar het niet waait* vertelt over de belevenissen van een zeemansfamilie. Het verhaal speelt zich af in de periode van vóór de Eerste Wereldoorlog tot na de Tweede Wereldoorlog.

De zeeman, wiens grote liefde toch de zee was, laat zich door zijn vrouw overhalen om zeeloods te worden. Gebeurtenissen in de Tweede Wereldoorlog geven een onverwachte wending.

Boeiend verhaal, een stukje nautische geschiedenis waar veel families zich in kunnen terugvinden. En, zoals meer van Marains werken, voor een deel autobiografisch.

Uitgever: Vrijdag

Prijs: € 5.-

SBN 978 94 6001 3980

NUR 301

www.elisabethmarain.be



Er verscheen een vierde druk van het boek

Antarctica – De Belgen op de pool

Het succesvolle non-fictieboek van reisjournalist en Zuidpoolgids Johan Lambrechts vertelt het avontuurlijke, fenomenale verhaal van de eerste overwintering op de Zuidpool door Adrien de Gerlache en het legendarische schip *Belgica*, met onder meer Roald Amundsen en Frederick Cook aan boord, precies 120 jaar geleden. Aangevuld met een rijklijk geïllustreerd hoofdstuk over de verovering van de Zuidpool door Amundsen en zijn bezoek aan Antwerpen in 1912.

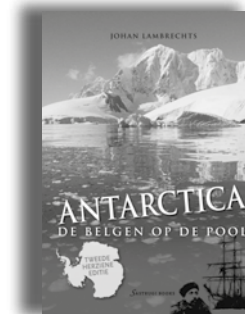
Daarnaast is er ook aandacht voor het nieuwe Prinses Elisabethonderzoeksstation. Met prachtige kleurenfoto's van reisfotografe Hilde Vander Linden.

Een must voor elke scheepvaartliefhebber of voor wie van plan is een cruise naar het Antarctisch Schiereiland te ondernemen!

Uitgever: Sastrugi Books

Prijs: € 24,95 verkrijgbaar in de boekhandel

ISBN 978 90 81 8335 09



Harbour Life

Auteur: Patrick Verhoeven

Herontdek of ontdek Antwerpen en haar haven. Een wandel- en fietsgids van Patrick Verhoeven met stads- en haventochten die je door de oude havenwijken, het Eilandje en het havengebied op rechter- en linkerover leiden. Mensen vertellen hun persoonlijke verhaal en 211 bezienswaardigheden, waaronder 14 cafés, 26 restaurants en snackbars, 14 natuurgebieden, 10 kerken, 10 musea en 4 forten.

Harbour Life presenteert het leven in de Antwerpse haven. De haven die uiter aard bevolkt is met dokwerkers, loodsen, scheepsagenten en douaniers. Maar je ontmoet er evengoed cafébazinnen, priesters, natuurbeschermers en erfgoedbewaakers. Harbour Life laat je kennismaken met deze boeiende wereld.

Patrick Verhoeven, die carrière maakte in verschillende Europese en globale havenkoepels zoals ESPO en IAPH en haveneconomie, doceert aan de Universiteit Antwerpen, kwam zelf als 16-jarige jobstudent in de haven terecht en kreeg daar de fascinatie te pakken. *In de haven is nog plaats voor selfmade mensen. Ik wil het belang van hogere studies zeker niet minimaliseren, maar in de haven kun je nog opklimmen en door ervaring carrière maken.*

Het boek is beschikbaar in de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever op info@pandorapublishers.eu of via de website: www.harbour-life.com

ISBN 9789053254356

Prijs: € 22,50



Kort nieuws

Een Tholense hoogaars in een Dordtse tuin

Zomer 2017 kregen wij op de Historische Scheepswerf C.A.Meerman in Arnhem bezoek van de heer Bart Verhage uit Dordrecht. Hij vertelde dat hij een Thoolse hoogaars had gebouwd in zijn achtertuin, en vroeg of wij eens wilden komen kijken. Op 5 oktober ben ik dan naar Dordrecht getogen om eens te zien welk werk daar was verricht. En ik werd niet teleurgesteld: er staat in zijn achtertuin een prachtig scheepje, gebouwd naar de bekende tekeningen van de TH 64, schaal 1:2. Het verhaal van de bouwer volgt hieronder.

Bart Verhage uit Dordrecht heeft een Tholense hoogaars in zijn kleine achtertuin. Daar waar anderen sleutelen aan fiets of brommer of het gras maaien, heeft Bart een heuse boot gebouwd. Bart (1961) bouwt houten scheepsmodellen op schaal. Scheepsmodellen uit de 16de eeuw staan dan ook overal verspreid in zijn rijtjeswoning in de historische stad in Zuid-Holland, waar hij sinds zijn 6de levensjaar woont.

Het begon allemaal met het bouwen van een schaalmodel van een Hoogaars (TH 64, volgens tekeningen van de vereniging De Modelbouwer) en toen deze klaar was vond hij het model en de lijn zo mooi dat het idee ontstond om hem op schaal 1:2 te bouwen.

Daarvoor zijn de tekeningen vergroot en kon de basis worden gelegd in zijn onderhuis. Eerst de kiel, het vlak, de hulpspanen en daarna de boorden. Een voor een werden daarna de hulpspanen weggenomen om deze te vervangen door de definitieve spanen. Van elk spant is eerst een mal gemaakt. Nadat alle spanen geplaatst waren, is de hoogaar op een zelfgemaakte slee met handkracht verhuisd naar de tuin om daar afgebouwd te worden. De boot zou in een later stadium namelijk te zwaar worden om, op z'n kant, door de tuinbouw te worden.

Buiten zijn het vooronder, het roer en de zwaarden afgemaakt waarna acht lagen lak zijn aangebracht. De mast en zeilen ontbreken nog.

In cijfers: L 4720 - B 1600 - H 600 mm. Het vlak is opgebouwd uit drie lagen 6 mm eiken en de gangboorden met twee lagen 6 mm eiken. De spanen zijn opgebouwd uit twee lagen 20 mm massief eiken.

Bart is inmiddels aan een nieuwe boot begonnen vandaar dat de hoogaar voor een aannemelijk bod van eigenaar mag veranderen. Adresgegevens zijn op te vragen via b.verhage1@upcmail.nl.

Peter Hamer en Bart Verhage

Net verplaatst zit de hulpslee nog vast aan het bakboord.



Het resultaat.



Kort nieuws

Tentoonstelling: 1914-18 De Slag om de Noordzee

Winston Churchill zei ooit:

Het enige dat me beangstigde tijdens de oorlog was de U-bootdreiging.

Vier jaar lang huisvestten de bezette havens van Brugge, Oostende en Zeebrugge een indrukwekkende vloot Duitse duikboten. Die onderzeeërs kelderden niet minder dan 2,5 miljoen ton scheepvaart of 2.554 geallieerde schepen. Zo brachten ze Groot-Brittannië tot de hongersnood en de rand van de overgave. Maar op 23 april 1918, St-George's Day, sloeg de Royal Navy terug en ondernam de grootste maritieme actie om 's werelds zwaarst verdedigde duikboothavens uit te schakelen. Een vloot van 136 schepen viel tegelijk de haven van Zeebrugge en van Oostende aan. Eén uur hevige gevechten leverde meer dapperheidsmedailles op dan Groot-Brittannië's ganse militaire geschiedenis. De expo '14-'18, De slag om de Noordzee vindt plaats in het hol van de leeuw. Het was immers vanuit het Provinciaal Hof op de Markt te Brugge dat de Duitse Kriegsmarine tijdens WO1 de zo gevreesde duikbotenoorlog orkestreerde. In die omgeving maken de bezoekers kennis met de Unterseeboots Flotille Flandern, die in onze havens aangemeerd lag, kunnen ze de benauwde sfeer opsnuiven van het leven aan boord van een onderzeeër én leren ze meer over de tijdsbesteding van de bemanning tijdens hun tijd aan wal. Vervolgens wordt het Britse antwoord op de Duitse duikbotenplaag verder belicht en wordt de spanning van de aanvallen op Zeebrugge en Oostende gereconstrueerd. Ten slotte wordt ook stilgestaan bij het einde van de strijd op zee, bij de herdenking en bij het menselijke verhaal achter de techniek. Unieke historische objecten en nooit eerder vertoonde illustraties nemen je mee naar die donkere, maar ook hoopgevende periode. Na het zien van de expo worden de raids op onze kusthavens ook voor jou een begrip.

**Van 21 april tot
31 augustus 2018**

www.vliz.be/battle-for-the-north-sea

Waar:
Provinciaal Hof,
Markt 3,
8000 Brugge

Openingsuren:
maandag tot vrijdag:
10u - 12u, 13u - 17u
zaterdag:
9u - 12u, 13u - 18u
zon- en feestdagen:
gesloten

Contactinfo:
Vlaams Instituut voor de Zee - VLIZ
Wandelaarkaai 7,
8400 Oostende
Jan Seys, Hoofd Communicatie
Email: jan.seys@vliz.be

www.vliz.be
Email: info@vliz.be
T: +32 59 34 21 30

Kort nieuws

Platform Maritiem Erfgoed Zeeland

Op 25 november 2017 hield het platform een thema-dag te Vlissingen.

De deelnemers waren particuliere eigenaren van klassieke schepen en vertegenwoordigers van behoudsorganisaties. En er werd vooral gekeken naar wat men voor elkaar kan betekenen.

Er werden lezingen gegeven over diverse onderwerpen: restaureren en onderhoud van klassieke schepen, samenwerking met scholen (opwekken van de belangstelling bij jongeren), waar of bij wie kunnen er nog restauraties worden gedaan...

Na de pauze verdeelde voorzitter Ria Geluk de deelnemers in verschillende groepjes die over die onderwerpen verder konden discussiëren.

De vragenlijst: Hoe ziet u de toekomst van ons varende erfgoed? – Is er een opvolger voor uw schip? – Op welke manier kunnen we jongeren enthousiast maken voor onze schepen? – Zijn er initiatieven/opleidingen voor de traditionele scheepsambachten in uw omgeving?

In de bevindingen kwam duidelijk naar voren dat het varende erfgoed zich in zwaar weer begeeft:

- De Stichtingen zien er nog wel toekomst in, maar voor de particuliere eigenaren is dit een heel andere zaak. Er is bijna geen opvolger voor hun schip, de meeste jongeren hebben een te druk leven, minder geld en willen luxe.
- Om jongeren te bereiken, is het belangrijk de scouting/zeeverkenner er bij te betrekken.
- Er is kennis genoeg, maar een ambassadeur ontbreekt. De scholen worden niet bereikt.
- Een schip adopteren door een school.
- Er worden per week 2 klassieke schepen verkocht naar het buitenland.
- De cursus van Tolerant vzw varen met platbodems: van de 24 deelnemers hebben er nu twee hun eigen platbodem.
- Belangstelling voor het varende erfgoed wordt minder, bijna geen opvolgers.
- Het onderhoud zal steeds moeilijker worden omdat het aantal vaklieden afneemt en omdat de scheepseigenaren ouder worden en er weinig nieuw bloed is.

Van de 14 aanwezige particuliere eigenaren waren er maar twee die nu kunnen zeggen dat ze een opvolger hebben in de familie.

F.L.

Activiteiten Tolerant: kennis en hulp voor andere verenigingen

De zeescouts uit Antwerpen brachten een roeigiek binnen. De de tand des tijds had toegeslagen, zoals in de loop der jaren weggerotte essenhouten spantjes. Onder de kundige leiding van restaurateur André Baeck werden nieuwe spanten aangebracht.

In de CNR-loods wordt tevens gewerkt aan de restauratie van een kielboot BB11. Eigendom van het Sportimonium te Hofstade. Vooral het vervangen van de kiel en het dek vragen veel werk.

De herbouw van de heemer is ondertussen ook volop aan de gang. Dit gebeurt aan de hand van tekeningen van modelbouwer/restaurateur Maurice Kaak, die trouwens ook regelmatig advies komt geven. Het is de bedoeling om na de tewaterlating ook eens stroomopwaarts de Schelde te gaan varen en zijrivieren als Rupel, Durme, Leie en de kleine waterwegen te ontdekken. Er wordt nu nog gezocht naar geschikt hout voor de spanten.

Donateurs kunnen storten op rekening BE37 7450 0823 1228 met als mededeling: Donatie Heemer. Voor donaties vanaf € 40.- ontvangt u een fiscaal attest.

F.L.



Het vlak van de heemer naast de giek.
© F. Verbist

Deze Ruimschoots kwam tot stand met de steun van



varen@tolerant-vzw.be
www.tolerant-vzw.be
info@tolerant-vzw.be

vaar eens mee met een monument

De hengst D'n Bruinen, bouwjaar 1902 en monument varende erfgoed sinds 2014, op de Oosterschelde.



Foto: Els Van Hoof



**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**

● **Willemdok**

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