

**Provinciale erfgoed site scheepswerven Baasrode**

# **Nieuwsbrief**

**Mei 2020**

Povinciale erfgoed site scheepswerven Baasrode  
Sint-Ursmarusstraat 137  
9200 Dendermonde-Baasrode  
[info@scheepvaartmuseumbaasrode.be](mailto:info@scheepvaartmuseumbaasrode.be)  
[www.scheepvaartmuseumbaasrode.be](http://www.scheepvaartmuseumbaasrode.be)

### Editoriaal

Geachte leden en sympathisanten,

Beste vrienden,

De ondertekening van het samenwerkingsakkoord met het provinciebestuur en met de stad Dendermonde heeft ervoor gezorgd dat er héél wat tijd gestoken is in administratie. De coronacrisis heeft er nog een schepje bovenop gedaan, hoog tijd om het een en ander uit de doeken te doen.

Dit kunnen wij best via onze nieuwsbrief.

In deze nieuwsbrief vinden wij:

1. De impact van de coronacrisis op onze verjaardag,
2. En toch wordt er gewerkt,
3. Het museum weer open,
4. De tentoonstelling De maritieme geschiedenis van Baasrode,
5. Het boek "De maritieme geschiedenis van Baasrode",
6. Ons Rosalie,
7. Herita en de Rosalie,
8. De zeilschepen Van Damme en Van Praet.



#### **1- De impact van de coronacrisis op onze verjaardag.**

Zoals de meesten van jullie wel hebben geweten, bestonden wij op 10 april 2020 40 jaar. Deze verjaardag konden wij niet ongemerkt laten voorbijgaan en dus was er een uitgebreid programma voor uitgewerkt. Een onooglijk klein virusje, met het blote oog niet te zien, heeft er anders over beslist, geen academische zitting, geen feestmaaltijd, geen opening van de tentoonstelling, geen presentatie van het boek, niets! Op 13 maart kregen wij te horen dat het openbaar leven in België en met uitbreiding de gehele wereld op slot ging, een forse streep door onze rekening. Afspraken met sprekers en zaal moesten afgezegd worden, receptie, aangeboden door de stad, werd geannuleerd, de feestmaaltijd bij Hof ter Velden werd opgedoekt, de verschillende lintjes bleven op volle lengte. Natuurlijk konden wij niet bij de pakken blijven zitten; starten wij later, OK, dan eindigen wij ook later! Al direct werd de vraag gesteld aan het provinciebestuur om onze tentoonstelling te laten doorlopen tot zondag 7 november 2021, en dat zal ook gebeuren. Ook de feestmaaltijd zal niet verloren gaan, wij zullen er alles aan doen om deze, zij het dan in lichtere vorm toch te laten doorgaan. Jullie zullen ervan horen maar nog eventjes op jullie honger moeten rusten!

#### **2- En toch wordt er gewerkt.**

Het provinciebestuur heeft niet stil gezeten, hoogstens een paar weken stilgelegd. Op 18 oktober zouden de werkzaamheden aan het atelier Van Praet opgestart worden, dat heeft enige vertraging opgelopen maar uiteindelijk richtte de aannemer zijn werf in en werden de machines afgedekt.



Zoals verwacht werd er veel meer onheil ontdekt in het van 1903 daterend dak dan eerst gedacht, boktorren en allerhande gespuis tierden welig, het zonlicht kreeg dan ook voor een langere periode toegang tot de binnenkant van het atelier. Maar ook dat kwam in orde, balken werden vervangen, potrellen werden ontroest en behandeld tegen vochtinvloed. Keurig werden nieuwe dekplaten gelegd en roofing gebrand, zelfs zijn ondertussen de dekstenen geplaatst. Dan kwam het hoofddak aan de beurt, hetzelfde liedje maar andere strofen. Hier kwam nog een bijkomend probleem aan het licht: "asbest". Met dergelijke spullen moet natuurlijk voorzichtig omgesprongen worden maar Mieke, de werfleider, heeft de boel perfect in de hand, vrouwenhanden toch! Ook hier heeft het coronavirus enig roet in het eten gegooid, de dakwerkers mochten immers niet met volle voertuigen hun verplaatsingen maken en mochten zelfs enkele weken helemaal niet werken! Toen al bleek dat de gestelde einddatum van 15 april niet zou gehaald worden. Geen nood, ook dat ging voorbij, en ook dat dak geraakte klaar.



Voor de pannen viel de keuze op dezelfde pannen als die op de meesterwoning wat een prachtig geheel zal vormen. Tenslotte kwamen de zgn. Sheddaken aan de beurt, sheddaken zijn een combinatie van een pannendak en een "lichtstraat", héél wat werk dus. Maar zelfs dat raakte opgelost. Nu nog de afwerking met het schilderen van de dakgoten in mooi steenrood, de kleur van Van Praet! Momenteel en dat is eind mei kunnen de stellingen stilaan verwijderd worden, weer een stap in de goede richting en dat is de kant van een prachtige site die ook zal

aanvaard worden in de gemeente. Niet alleen het atelier Van Praet is aangepakt, ook de parking is van uitzicht veranderd. Het huis dat al jaren, aan de linker kant van de parking stond te verloederen is afgebroken, een storm heeft het werk voleindigd met het omverblazen van een vrijstaande muur. Op termijn zal dit een aansluitend effect hebben op het geheel van de site.

### 3- Wat voor een huis was dit?

De ouderen onder ons zullen zich misschien herinneren dat hier een beenhouwerij gevestigd was, het was slager Marcel Heyvaert die hier jarenlang met de bijl gezwaaid heeft. Wat mij, als kind, vooral opviel was de complete kaalkop van de man maar daarnaast ook de kwaliteit van zijn waren. Onder het huis bleek ook de kelder van het vroegere "'s Heeren wapen" door te lopen. Als de functie van afspanning verleden tijd was, heeft de werf Van Damme deze kelder gebruikt als opslagruimte voor alle mogelijke, kostbare onderdelen van hun schepen.

## 4- De Scaldis



Een laatste “doorn” in het oog, zowel van omwonenden als van de eigenaars en gebruikers is de Scaldis en de toestand waarin de vroegere zaal verkeert.

Hier ook past een korte historiek. Oorspronkelijk behoorde het gebouw tot de olieslagerij Van Biesen. Na een brand kocht Edmond Van Praet de site en vormde de hal om tot atelier voor de werf “De toekomst”. Op de verdieping kwam de houtbewerking afdeling, beneden kwam de metaalsectie. Toen de werf sloot in de jaren '50 werd de ruimte verkocht en omgevormd tot een feestzaal met

de vanzelfsprekende naam “Scaldis”. In 2013 kocht De stad Dendermonde de zaal ten behoeve van het scheepvaartmuseum en verkocht ze weer aan het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen waardoor de site een uitbreiding kreeg. Vooraleer de nodige afbraak- en restauratiewerken kunnen doorgaan moet de inhoud verhuizen. Eerst werd gedacht aan de depotruimte van de provincie in Ename maar dat blijkt niet haalbaar. Misschien kunnen de verschillende ateliers dienstdoen als tijdelijke opslagruimte, zolang de restauratiewerken duren. En waarom niet de zware stukken zoals de scheepsmotor gewoon buiten plaatsen op de site? Met een dunnen bescherm laag kunnen deze voorwerpen levenslang meegaan en tentoongesteld worden aan het publiek.

## 5- Het museum weer open.

Op maandag 18 mei is, na de coronadebacle, de “stuurgroep” voor de eerste keer weer doorgedaan.



Eén van de hoofdpunten van de vergadering was uiteraard de wederopstart van de site. Om een veilig bezoek van het publiek aan de site toe te laten, en dan vooral in groepsverband, zal er heel wat moeten aangepast worden. Zo krijgen de bezoekers de kans om hun handen te ontsmetten en worden zij verzocht, mondkmaskers te dragen. Op de grond zal het parcours uitgetekend zijn, van de voordeur tot de balie en vandaar de trap op naar de bovenverdieping. Na het bezoek aan de galerij gaat de zoektocht, via de nieuwbouw naar de werf. Ze lopen langs

de bouwwerf van de Rosalie en verder langs de kleine dok. Na een verfrissende blik aan de oevers van de Schelde zal het publiek langs de bar, via de bijkeuken en het “Achiel Moortgatsalon” naar buiten geleid worden. Het atelier Van Praet en de houten loods blijven voorlopig gesloten. Ook is het voorlopig noodzakelijk uw bezoek op voorhand te reserveren. Dit kan zowel telefonisch op het nummer 052/34.30.34 als per e-mail via [info@scheepvaartmuseumbaasrode.be](mailto:info@scheepvaartmuseumbaasrode.be)

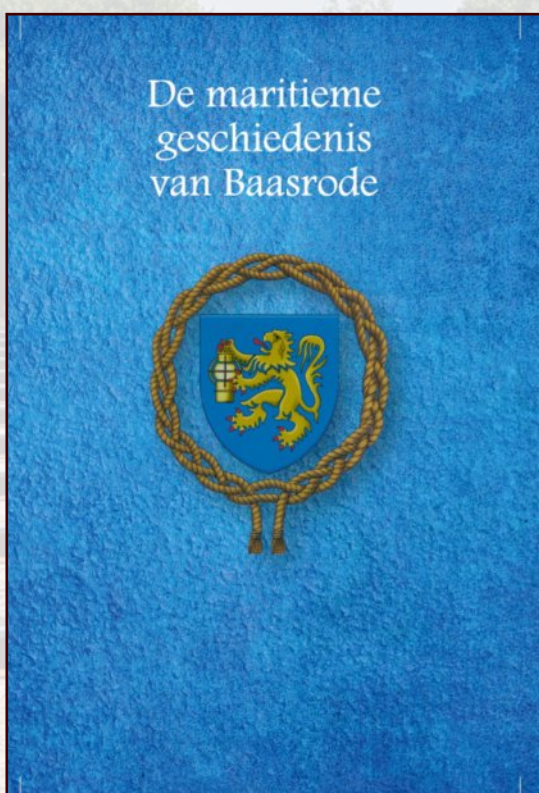
## 6- De tentoonstelling “De maritieme geschiedenis van Baasrode.

Ook hier heeft corona zijn sporen achtergelaten.

Vooreerst is de officiële opening op 10 april niet kunnen doorgaan en bovendien heeft de “veilige doorstroming” en het “afstand houden” de noodzaak opgeleverd een andere en meer beperkte opstelling uit te werken. Hiervoor zullen de designers van de provincie ingeschakeld worden.

Het onderwerp, de maritieme geschiedenis van Baasrode en met uitbreiding van de VZW Scheepvaartmuseum Baasrode is gekozen naar aanleiding van het 40 jaar bestaan van onze VZW. 40 jaar geleden, op 10 april 1980 zijn inderdaad de stichtingsstatuten van de VZW Scheepvaartmuseum Baasrode in het Belgisch staatsblad verschenen. Afgesproken is om de tentoonstelling toch op te bouwen en open te houden tot 7 november 2021. De opening zal virtueel gebeuren.

## 7- Het boek “De maritieme geschiedenis van Baasrode”.



Het veertig jaar bestaan van de VZW is niet alleen de aanleiding geweest tot een tentoonstelling maar ook de drijfveer om een blijvende herinnering op te tekenen in de vorm van een boek met de gelijknamige naam. Twee grote hoofdstukken komen aan bod.

1. De maritieme geschiedenis van de gemeente en van de scheepvaart en de bouw van de verschillende scheepswerven,

2. De geschiedenis van de VZW Scheepvaartmuseum Baasrode. Auteur is de voorzitter van de VZW, Jan Annemans, de lay-out en de fotografie is van onze, alom gewaardeerde fotograaf Achiel Triempont.

Zéér gewaardeerde bijdragen zijn geleverd door prof doc Yves Segers met als onderwerp de werf Van, Van Damme en van de historicus Cédric Van Lancker met de geschiedenis van de werf van, Van Praet. De heer François Veut heeft een beeld geschapen over de beurtvaart Baasrode-Antwerpen die jarenlang verzorgd werd door zijn grootvader Jean Vertongen. Postuum zijn de nota's

gepubliceerd van wijlen César Van Cleempoel, op vraag van Jan, in een méér dan 50 bladzijden, met de hand geschreven historisch document over de Baasroodse botters. Het hoofdstuk is gepubliceerd zoals César het opgetekend heeft, niets aan de tekst is ooit veranderd, ook de schrijffouten niet, gewoon uit respect voor de auteur die tot zijn 12 jaar naar school geweest was en verder als knecht op de botters en als schipper op zijn eigen schip de geschiedenis van Baasrode in zich opgenomen heeft. Aan de kwaliteit van Achiels' fotografie zal waarschijnlijk niemand twijfels hebben.

Verschillende mensen hebben zich belangeloos ingezet om het welslagen van dit project tot een goed einde te brengen. Maurits en Denise en Martine en nog zoveel mensen mogen hierbij zéker niet vergeten worden. Last but not least moeten wij het provinciebestuur bedanken met hun subsidiedossier, anders was het project nooit van de grond gekomen. Het boek zal te koop zijn in het scheepvaartmuseum of bij de auteur Jan Annemans na telefonische bestelling. Kostprijs: €26

Het boek kan ook aan huis bezorgd worden aan de prijs van €34, inclusief verzendkosten. Voor de geïnteresseerde Nederlanders hebben wij beslist geen toeslag te vragen voor buitenlandse post.

## **8- Ons Rosalie.**

Ook in 2020 zal er gewerkt worden aan onze botter, de Rosalie. In de week van 17 en 24 augustus gaan de kunstenaars van Spakenburg weer aan de slag. Wegens de coronabeperkingen zullen de werkzaamheden gebeuren achter gesloten deuren en met de nodige voorzorgsmaatregelen.

## **9- Herita en ons Rosalie.**

Sinds de maand april is de mogelijkheid terug opgestart om de bouw van onze botter te financieren. Hieronder kunt u de promotiefolder vinden die opgemaakt is voor Herita. Voor een gift vanaf €40 bekommt men een fiscaal attest en dus belastingvermindering.

## **10- De zeilschepen van de werf Van Damme en Van Praet.**

In de negentiende eeuw hebben de beide werven zich actief getoond in de bouw van zeewaardige zeilschepen.

De heer Luc Van Coolput uit Antwerpen heeft ooit de geschiedenis van deze schepen opgetekend. De vroege leden van het museum hebben deze reeks ooit al gelezen in ons vroeger tijdschrift "Boven-Water".

Veel nieuwe leden en abonnees van onze website zullen die wellicht nog niet doorgenomen hebben, daarom is het nu het ogenblik om deze reeks te herhalen.

Hiermee wordt ook de historische waarde van de site benadrukt. Nogmaals met dank aan de heer Van Coolput voor zijn belangeloze medewerking met het schrijven van deze reeks.

Laten wij de reeks chronologisch behandelen en starten met de kof "Brusselaer", het woord is aan Luc Coolput.



## 11- Kofschip BRUSSELAER

Koffen waren houten kustvaarders en bestonden al in de 18<sup>e</sup> eeuw. Het type was afkomstig uit Friesland en Groningen, maar werd ook in grote aantallen in de rest van Nederland, in Duitsland (Oost-Friesland en Oldenburg) en in mindere mate in Vlaanderen gebouwd. Het waren robuuste en zware vaartuigen, vol van vorm en met een massieve vierkante kop en ronde achtersteven.

De verhouding lengte: breedte was 3:1 en later geleidelijk 4:1. Mede door hun ronde en brede vormen konden de koffen veel lading vervoeren. Ze waren uitermate geschikt voor alle soorten ladingen en men kwam ze in alle Europese wateren tegen, van de Baltische Zee tot de Zwarte Zee. Loefwaardig waren ze niet, doch met ruime wind konden ze behoorlijk snel varen.

Enkele specifieke kenmerken van de kof waren verder ook de opvallende zeeg, het dekhuis vlak voor de bezaanmast, “roef” genaamd, en de stevige helmstok om het zware roer te bedienen. De allergrootste koffen konden tot 30m lang zijn met een laadvermogen van meer dan 250 ton. De kleinste koffen maten slechts 50 ton en voerden bovendien zijzwaarden. De bemanning bestond meestal uit 5 tot 8 man, naargelang de grootte van de kof.

Wegens hun opvallend uiterlijk noemden de Britten de koffen soms smalend “Dutch butterboxes” (Hollandse boterdozen). Toch moest men de koffen niet onderschatten, want het waren flinke, zeer zeewaardige zeeschepen en sommige waagden zich zelfs aan trans-Atlantische overtochten. Zo bvb. Gingen enkele koffen in Rio de Janeiro een lading koffie ophalen en hebben sommige Nederlandse koffen op weg naar Nederlands Oost-Indië zelfs Kaap de Goede Hoop gerond.

De originele kof was getuigd met twee masten en men noemde de tuigage “anderhalfmasttuig”: de grote mast stond vooraan en een kleinere bezaanmast was achteraan opgetuigd, achter de roef. Vanaf de tweede helft van de jaren 1820 werden echter ook koffen gebouwd die meestal groter waren en getuigd als topzeilschoener of schoenerbrik. Men noemde ze “schoenerkoffen” en de masten werden dan fokkemast en grote mast genoemd. De grote mast (de achterste mast) stond bij de schoenerkoffen meer naar voor dan bij gewone koffen en liep dwars door de roef. De bemanning van een schoenerkof kon wel oplopen tot 10 à 12 koppen.

De door Van Praet gebouwde “Brusselaer” was met zijn tonnenmaat van 180 ton weliswaar een grote kof, doch moet nog als gewone kof bestempeld worden. Ondanks het feit dat het schip aan de grote mast vier razeilen voerde (zoals een als schoenerbrik getuigde schoenerkof) en aan de bezaanmast ook een klein gaffeltopzeil blijft het een gewone kof. In alle archieven en publicaties werd het schip trouwens nooit als schoenerkof vernoemd.

Het onderscheid tussen een gewone kof en een schoenerkof was wel niet altijd erg duidelijk en er bestond wel een aantal schepen die wel enige kenmerken van beide types

vertoonden. De kleinere achterste mast en de plaats van de roef waren wel doorslaggevende kenmerken van de gewone kof.

Lokale scheepstypes als koffen, galjoten, smakken, pleiten, bijlanders en tjalken werden in de archieven, registers, scheepslijsten, monsterrollen, kranten, enz.... dikwijls op verschillende wijze benoemd. Galjoten en smakken geleken immers qua bouw sterk op koffen. Verscheidene malen werd een kof dan ook als galjoot, smak of schoener genoemd. Sommige koffen werden zelfs als pleiten aangeduid, een schoener kof werd wegens het schoenertuig al eens gewoon als schoener bestempeld, smakken werden ineens koffen, enz.... Wanneer geen afbeelding van het schip bestond (hetgeen meestal het geval was i.v.m. die lokale scheepstypes) was er bijgevolg dikwijls aanleiding tot verwarring en onzekerheid. Wij opteerden dan ook gewoonlijk per schip voor de meest voorkomende benaming en/of voor de meest betrouwbare bron.

Met enige graad van betrouwbaarheid konden dan de aantallen koffen bepaald worden die in de Belgische koopvaardijvloot actief waren. Aldus bestond de vloot bvb. Op 31 december 1835 uit 146 zeilschepen, waarvan 15 gewone koffen en 13 schoenerkoffen. Een aantal koffen (12 stuks) waren tweedehands in Nederland aangekocht en de rest was afkomstig van Vlaamse werven: Antwerpen, Gent, Boom, Baasrode (de "Mary" uit 1833), Hamme en Mechelen.

De laatste gewone kof die in ons land van stapel liep was de "Eléonore", in 1835 gebouwd door De Landtsheer in Gent. De laatste schoenerkof, de "Daniel", was in 1850 afkomstig van de werf Van Damme in Baasrode.

Het hoofdstuk "kof" werd in 1865 in ons land afgesloten toen de kof "Flora" verging. De allerlaatste schoener kof, de "Ferdinand", leed in 1874 schipbreuk.

Het was op de Baasroodse werf Van Praet dat in 1826 de "Brusselaer" tewater werd gelaten. De kof was gebouwd in opdracht van de belangrijkste Brusselse reder van zeeschepen: C.L.Dansaert. Het schip mat volgens Bureau Veritas 180 ton en was gekeurd en geschikt bevonden voor de 'grand cabotage', de "grote kustvaart".

Het bevel over de "Brusselaer" werd toevertrouwd aan een zekere Heere Arends Devries, geboren in 1791 en afkomstig uit Norderney, een Oost-Fries eiland. De Belgische koopvaardijvloot telde tijdens de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw, en zelfs nog lang daarna, heel wat kapiteins die afkomstig waren uit het buitenland. Wegens de jarenlange sluiting van de Schelde was de maritieme traditie in Antwerpen en in het binnenland immers grotendeels teloorgegaan en er moest beroep gedaan worden op kapiteins, stuurlied en matrozen uit de ons omringende landen.

Over de carrière van de "Brusselaer" kon niets speciaals gevonden worden. Onderzoek van bepaalde bronnen leverde enkel een aantal data van afvaarten en aankomsten op. Na een reis naar het buitenland voer de kof meestal via het kanaal naar Brussel om ginds zijn lading te lossen. Voor een volgende reis werd gewoonlijk in Antwerpen lading ingenomen.

Uiteraard voer de "Brusselaer" eerst onder Nederlandse vlag wegens de vereniging van ons land met Nederland. Volgende data zijn vermeld in de registers van aankomsten die door de diensten van de haven van Antwerpen werden bijgehouden en fragmentarisch ook in enkele Antwerpse kranten:



- aankomst in Antwerpen op 8 november 1827 uit Vila Nova (Portugal)
- afvaart uit Antwerpen op 9 januari 1828
- aankomst Antwerpen 29 juni 1828 uit Cette (ook als “Sète” bekend)
- afvaart Antwerpen 11 juli 1828
- aankomst Antwerpen 19 november 1828 uit Vila Nova
- afvaart Antwerpen 10 december 1828
- aankomst Antwerpen 15 december 1829 uit Vila Nova (lading: zout, fruit)
- afvaart Antwerpen 24 maart 1830 naar Marseille
- aankomst Marseille 5 mei 1830
- aankomst Antwerpen 17 september 1830 uit Marseille (wijn, amandelen)
- afvaart Antwerpen 16 oktober 1830
- aankomst Cette 31 januari 1831 uit Londen

Vanaf begin 1831 voer de “Brusselaer” onder Belgische vlag

- aankomst Antwerpen 17 juli 1831 uit Cette (zout, wijn, fruit)
- afvaart Antwerpen 20 september 1831 naar Londen
- aankomst Antwerpen 4 december 1831 uit Londen (suiker, katoen)
- afvaart Antwerpen 26 december 1831 naar Nantes
- aankomst Nantes 16 januari 1832 uit Antwerpen
- aankomst Antwerpen 9 maart 1832 uit Nantes (wijnazijn)
- aankomst Antwerpen 7 augustus 1832 uit Bordeaux (wijn)
- afvaart Oostende september 1832 naar Marennes
- aankomst Oostende 27 november 1832 uit Marennes (zout)

Na aankomst in Oostende verliet kapitein Devries de “Brusselaer” en ging in 1834 over naar de als brik getuigde galjoot “Bruxelloise” die eveneens Brussel als thuishaven had. Aan boord van de “Brusselaer” werd hij opgevolgd door kapitein Johan Remmers Janssen. Deze, geboren in 1799, was eveneens een Oost-Fries en afkomstig van Neuharlingersiel, een haventje gelegen aan de Oost-Friese kust. Janssen kwam van de pleit “Persévérance” die eveneens eigendom was van C.L.Dansaert.

Met de “Brusselaer” zeilde Janssen uit Oostende naar Nantes en was op 4 april 1833 terug in Oostende met een lading wijn. Vervolgens zeilde de kof eind juli uit Oostende naar Spanje en kwam op 16 augustus te Cadiz aan en op 10 september te Sevilla.

Op het hier afgebeeld achterglasschilderij heeft de schilder, Petrus Weyts, de “Brusselaer” weergegeven bij het binnenzeilen van Oostende. Het schilderij draagt als datum 1833 en het zal in april geweest zijn dat Weyts het schilderij vervaardigde, vermits de kof op 4 april Oostende binnenvoer. Het is opmerkelijk dat Weyts op de naamwimpel “Den Brusselar” heeft geschilderd. In alle bronnen en publicaties vindt men echter steeds “Brusselaer” terug.

Hoe de reis van Janssen met de “Brusselaer” verder verliep na de aankomst in Spanje is niet bekend. In elk geval was de kof na verloop van tijd terug in Antwerpen en vertrok vervolgens naar Portugal om er fruit te gaan laden.

In de editie van 1 februari 1834 van de krant « Den Antwerpenaer » verscheen dan plots een kort en ontstellend bericht: “Men meldt uyt Nantes, 23 January, dat het schip Brusselaer, komende van Portugael naer Antwerpen, verlaeten is, zynde geheel vol water. Het scheepsvolk was aen boord genomen van de Asia en te Bordeaux aengebragt.”

Drie dagen later verstrekte de krant wat nadere details: “Dit schip, vertrokken uyt Faro, in Portugael, den 21 december, en koomende van Antwerpen, is gestrand eenige ueren van Auray, in Morbihan. Het was masteloos en had water geslikt, zyne laeding van drooge vrugten was grootdeels beschaedigd. Het scheepsvolk, bestaende uyt zeven mannen, was den 12 january op zee ingenomen door den heer Beck, kommandant van het schip Asia, koomende van Vera-Cruz, en zich naer Bordeaux begeevende. Deze ongelukkigen waeren sedert 13 dagen in den ysselyksten toestand en verwagteden door de golven ingeslokt te worden.”

De krant vermeldde dat de bemanning uit 7 koppen bestond. Dit komt overeen met de Oostendse monsterrollen die van de “Brusselaer” bewaard zijn gebleven. De monsterrol van 20 september 1832 bevatte de namen van de kapitein (H.Devries), een stuurman, een kok, twee volmatrozen, een lichtmatroos en een scheepsjongen en als bestemming werd Marennes opgegeven. Op de monsterrol van 17 juli 1833, met bestemming Sevilla, bestond de bemanning eveneens uit 7 koppen: de kapitein (J. Janssen), een stuurman, een kok, drie volmatrozen en een scheepsjongen.

Tenslotte kan nog vermeld worden dat kapitein Janssen na het verlies van de “Brusselaer” het bevel kreeg over de Antwerpse schoenerkof “Reine”.

#### Archivalische bronnen

- Stadsarchief Antwerpen – Modern Archief – Registers Havenbeweging
- Archief Provinciebestuur Antwerpen (diverse reeksen)
- Archief van de Hulp- en Voorzorgskas voor Zeevarenden (Registres Matricule)
- Rijksarchief: Oostendse Monsterrollen

#### Gedrukte bronnen

- Registers Bureau Veritas
- Jaarverslagen van het Provinciebestuur van Antwerpen (diverse uitgaven)
- Krant Le Précurseur
- Krant Den Antwerpenaer
- Krant Journal du Commerce d’Anvers
- Krant Courrier d’Anvers
- Krant La Flandre Maritime

#### Literatuur

- H. Menzel – Smakken – Kuffen – Galioten (Bremerhaven – Hamburg, 1997)
- J. Van Beylen – Zeilvaart Lexicon (Weesp, 1985)
- W.K. Versteeg – Scheepsmodellen 1700-1900 (Antwerpen, 1947)

Veel leesplezier met onze eerste nieuwsbrief van dit jaar, er komen er nog!

Jan Annemans

Voorzitter

# Dakwerken atelier Van Praet





Schippersgilde Baasrode

### De schippersgilde van Baasrode

In de 19<sup>de</sup> eeuw is er te Baasrode zoveel bedrijvigheid op en rond de Schelde dat een aantal schippers besloten zich te verenigen in de schippersgilde met als officiële naam:

#### ***De vereenigde schippers van Baesrode.***

Al onmiddellijk wordt ook het "Reglement" opgesteld. Alleen het lezen al van de in kalligrafie geschreven teksten is een lust voor het oog.

Het formaat van het boek is B4, een maat tussen een A3 en A4 wat maakt dat het onmogelijk is te publiceren, het wordt wel toegankelijk gemaakt via de website van het scheepvaartmuseum. De vereniging telt het eerste jaar al 30 leden. Op 29 juli 1877 schenkt de gilde een beeld van Sint Anna, de patrones van de schippers, aan de Sint-Ursmaruskerk van Baasrode. Het beeld kost de vereniging 205,95 BF In de loop ter tijden is bij een pastoorswissel het beeld verloren gegaan.

In hetzelfde jaar wordt ook de vlag van de schippersgilde aangekocht; de vlag, inclusief stok, lint, schilderen van de schilden en vervoerkosten: 58,58 frank. Het officiële "gildeboek" en de vlag zijn bewaard gebleven en maken deel uit van het patrimonium van het scheepvaartmuseum. De schilden op de vlag bestaan uit, aan de ene kant een Baasroodse botter en aan de andere kant een brik. De vereniging is opgeheven in 1962.





**Bostroëneir**

*Triempont Achiel*  
FOTOGRAFIE