



Scheepvaartmuseum Baasrode vzw

Sint-Ursmarusstraat 137

9200 Baasrode

Tel: 052-34 30 34

info@scheepvaartmuseumbaasrode.be

Oktober 2021 nieuwsbrief



[Uitschrijven nieuwsbrief](#)

Voorwoord

De tijd gaat snel... wij zijn al aan de vierde nieuwsbrief aangeland van het stilaan normaal wordende jaar 2021. Met mondjesmaat worden de mondkmaskers afgeschaft en kunnen wij terug naar het buitenland, zij het met de nodige formulieren, maar voor wie zich aan de regels houdt, lukt het!

Ook op de provinciale site begint alles opnieuw zijn normale gang te gaan, niet alleen de maandelijkse stuurgroep vergaderingen verlopen weliswaar via "Teams" maar tóch.

Om de veertien dagen wordt er overleg gepleegd tussen het personeel van de provincie en het bestuur van de VZW, en dat in levenden lijve. Ook het aantal bezoekers van de site komt stilaan op dreuf, zij het nog wat onwennig. Hopelijk kunnen wij 2022 met een gerust hart tegemoet zien.

Jan Annemans

Voorzitter

In deze nieuwsbrief

- * Voorwoord van de voorzitter
- * Het wapenschild
- * Botterwerkzaamheden in 2021
- * Werken op de site
- * Gebouwd te Baasrode, het volschip
Clothilde
- * Baasrode heeft er een nieuwe reus bij
- * De bankrekening van de VZW
- * De website Toerisme Baasrode

Het wapenschild van onze vereniging

Op vrijdag 9 juli 2021 was het bestuur van de VZW Scheepvaartmuseum Baasrode uitgenodigd op kasteel Baudries in Dikkelvenne-Gavere.

Denise, onze penningmeester met haar echtgenoot Fernand en Martine en ik vertrokken ruim op tijd om de plechtigheid in het verre Dikkelvenne niet te missen.

Alleen waren wij zeker niet, ruim 250 particulieren en verenigingen waren er vertegenwoordigd.

De heer Peter Wouters, directeur van het Openbaar Kunstbezit in Vlaanderen, de heer Frank Jan Den Haan, gastheer en de heer Jef Dauwe, voorzitter van de Vlaamse Heraldische Raad stuurden de uitnodiging naar aanleiding van het verschijnen van het "wapenboek".

Het wapenboek is een luxe uitgave van alle wapenschilden die vanaf 2000 tot en met 2020 in Vlaanderen uitgereikt werden. Ook ons wapenschild werd afgeleverd door de Vlaamse Heraldische Raad. Dit gebeurde in 2006. Daarmee was de VZW Scheepvaartmuseum Baasrode één van de eerste erfgoedverenigingen in Vlaanderen die een wapenschild afgeleverd kreeg.

Het was wijlen de heer Edgard Goedleven die ons in contact bracht met de Vlaamse Heraldische Raad. Het officieel document werd ons in 2006 overhandigd in "Hotel Herera" in Brussel.

Als voorzitter van de VHR fungeerde de ons al gekende Jef Dauwe, uitgerust in de officiële tabbaard.

Het was mij, als voorzitter, een waar genoeg dit schild in ontvangst te mogen nemen.

Als vertegenwoordigers van de VZW fungeerden niet alleen ik met Martine maar ook onze toenmalige PR Jan Dedroog en Daniel Nelissen met Christiane.

Het provinciebestuur was vertegenwoordigd door de heer Antony Demey. De heer Frank Jan Den Haan nodigde ons uit op zijn kasteel Baudries In Gavere. Het moet gezegd, een prachtig kasteel met even prachtige tuinen, een ongelooflijk kader voor een dergelijke plechtigheid.

Als omroeper trad de ons alom gekende Jef Dauwe op, met de allure van een stadsomroeper, maw "de belleman". Het ontstaan van het Wapenboek werd ons uitgelegd door de heer professor doctor Luc DUERLO, voorzitter van de VHR. Minister Matthias Diependaele, minister in de Vlaamse regering, bevoegd voor Vlaams onroerend erfgoed, legde uit waar het belang zit van Heraldiek.

Het officiële gedeelte werd gevolgd door het zgn. natje en droogje maar daar hebben wij niet verder gebruik van gemaakt.

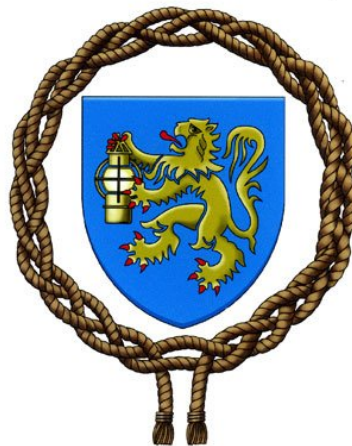




De Vlaamse Regering



Gelet op het decreet van 3 februari 1998, gewijzigd bij decreet van 27 april 2007, houdende vaststelling van het wapen van privépersonen en instellingen; Gelet op het besluit van de juli 2000 tot uitvoering van op het verzoek ingediend museum Baasrode uit hoofde let op het eensluidend advies Raad; Verleent de Vlaamse vaartmuseum Baasrode, ondernemingsnummer 420 te voeren zoals het hier is lazuur een leeuw van goud, keel, houdende met de voorvan goud. Het schild omringd wen van natuurlijke kleur; raldische Raad deze wapendaartoe bestemde wapenregister en hem in het Belgisch Staatsblad bekend te maken.



Vlaamse Regering van 17 voornoemd decreet; Gelet door de vzw Scheepvaartvan voornoemd decreet; Gevan de Vlaamse Heraldische Regering aan de vzw Scheepvestigd in Baasrode, met 511 430, het recht het wapen beschreven en afgebeeld: In getongd en geklauwd van poten een scheepslantaarn met een tros van scheepstouBeveelt aan de Vlaamse Hebrief in te schrijven in het

Gegeven te Brussel op 11 januari 2008.

Wapenregister onder nr. 110

 De Secretaris
 van de Vlaamse Heraldische Raad


 De Voorzitter
 van de Vlaamse Heraldische Raad


 De Vlaamse Minister
 van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening


 De Minister-president
 van de Vlaamse Regering

SCHEEPVAARTMUSEUM BAASRODE



vzw SCHEEPVAARTMUSEUM BAASRODE,

gevestigd in Baasrode, met ondernemingsnummer 0420 511 430

In lazuur een leeuw van goud, getongd en geklauwd van keel, houdende met de rechttervoerpoot een scheepslantaarn van goud.

Het schild omringd met een tros van scheepstouwen van natuurlijke kleur.

Verlening 11 januari 2008 / nr. 116

WAPENBOEK 2000-2020



Vlaamse Heraldische Raad



Botterwerkzaamheden in 2021

Ook dit jaar werd onze botter onder handen genomen, niet enkel door onze vrijwilligers maar ook door de professionele botterbouwers uit Spakenburg. Graag informeren wij jullie over de vooruitgang die ons Rosalie mag ondervinden: Verslag botterwerkzaamheden dinsdag 07 september 2021. Jeroen, Ton en Cuyler verschijnen op de werf om kwart voor tien, uiteraard zit daar de gebruikelijke vertraging rond Antwerpen voor iets tussen. Bij een kopje koffie wordt al een eerste afspraak gemaakt, de dikte van de mast. De mastvoet wordt 32cm in het vierkant.

Ook wordt al een eerste overleg over de constructie van het voordek gepleegd, de dikte van de dekplanken wordt 2 duim. De naden worden gepresent.

De bovenkanten van de dekplanken worden gefreesd met een schuine kant, onder 45°

De binnenkant van de sponning wordt in de teer gezet en er wordt een strip papier op het bodemvlak gelegd. De presenning wordt aan één kant genageld met bloknageltjes, de andere kant wordt op dezelfde manier genageld na een bultje geplooid te hebben in de presenning.

Eerste werk van de eerste dag, stelling maken binnen het schip. Ieder krijgt zijn vak aangeduid en na een uurtje is het dorp weer getuige van het schuren en schaven van het hout.

Het stroken van de spanten, zowel aan stuur- als aan bakboord blijkt nog een hele klus te zijn, maar toch noodzakelijk om de wegeringen die er nu eerst en vooral moeten komen, mooi strak te laten zitten. Lopen de wegeringen niet mooi uitgelijnd, het dek zal die bewegingen volgen met alle gevolgen van dien. Rond 3 uur wordt de tijd om het nodige hout uit te zoeken. Blijkbaar zijn alle formaten, in de loop van de jaren door elkaar geraakt waardoor het een hele klus is om ze opnieuw te sorteren. Als finale worden nog een paar uur gependend aan het maken van de nodige mallen om morgenvroeg er dadelijk in te kunnen vliegen.

Bij het afstopperkje met een Malheur worden de kaarplaten nog besproken, deze zullen de bun onder de waterlijn afsluiten; wij zijn het eens over het materiaal, de dikte en de verspreiding van de kaargaten. Een bijzonder aspect is nog dat de bun kan gebruikt worden om de "interkoeling" in onder te brengen, een bijkomend pluspunt! Deze keer gaan de scheepsbouwers niet naar "het buitenland" om te overnachten maar de werf heeft gekozen voor de B&B Casa-cava in de Rosstraat, geen ring rond Antwerpen dus om naar het werk te komen!



Botteractiviteiten woensdag 08 september 2021

Al vóór 8 uur melden Jeroen, Cuyler en Ton zich op de werf, uitgeslapen en wel, zij zijn uiterst tevreden over hun nieuwe B&B Casa-Cava in de Rosstraat.

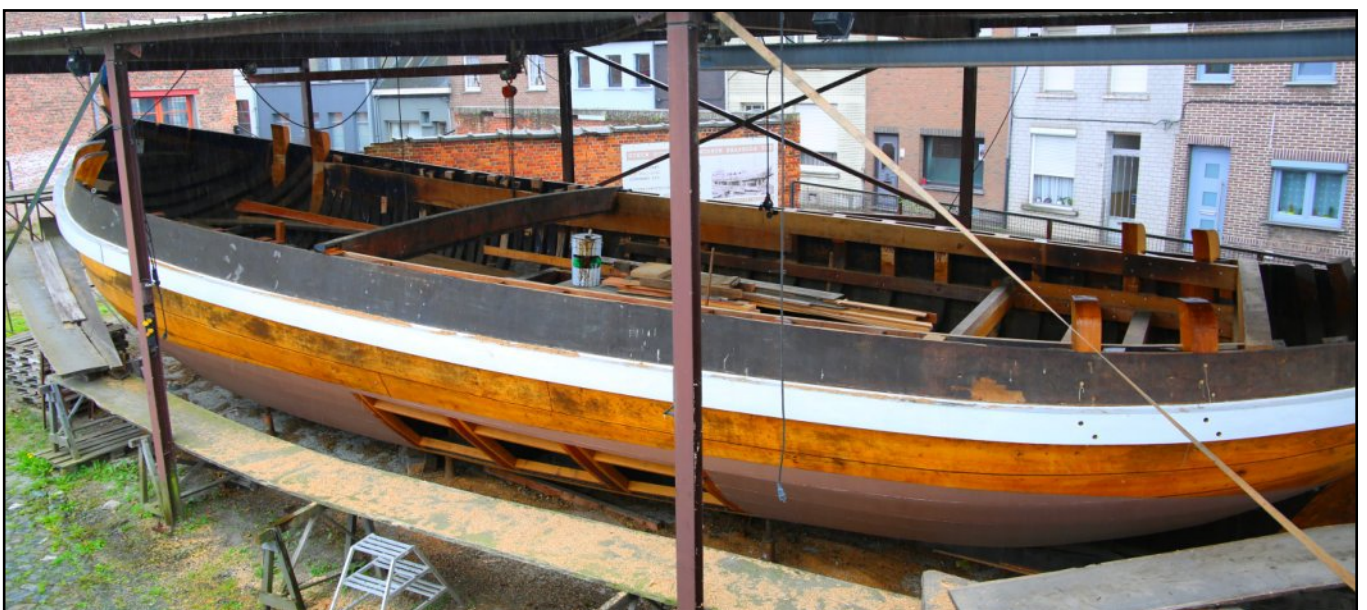
De wegeringen die gisteren uitgetekend werden, worden vanmorgen uitgezaagd en gebrand.

Het branden zelf brengt enkele moeilijkheden mee omdat de correcte ontspanner niet te vinden blijkt. Een half uurtje later loopt het branden gesmeerd en nog voor de middag kunnen de 2 pasgemaakte wegeringen van vooraan aan bakboord en achteraan aan stuurboord op hun plaats, nog "eventjes" bijwerken om de zaak mooi te laten aansluiten. Na de middag kan er gestart worden met de montage. Om half drie begeeft echter de schroefmachine en moet er een nieuwe aangeschaft worden. Dat zou, in theorie, ook uit ter hand kunnen gebeuren maar dan loopt de kostprijs aan werkuren zodanig op dat de aanschaf van een nieuwe machine zeker verantwoord is. Maurits en Jeroen komen trots als een pauw met een Hikokischroefmachine terug van de firma De Kinder. Bij dezen kunnen de montagewerkzaamheden verdergezet worden.

Op het einde van werkdag 2 zijn 2 van de 4 wegeringen geplaatst en is er een aanvang gemaakt met de laatste wegeringen. Ook zijn de maten voor de plechtbalken al uitgezet.

Tevreden maar moe sluiten ze de lange werkdag af met een glaasje troost. De zomerse warmte moet wel gecompenseerd worden. Botteractiviteiten donderdag 09-09-2021

Vandaag loopt "het verlot" van onze scheepsbouwers, bij B&B Casa-cava ten einde, nu terug naar de reële wereld van hout en teer. Op het programma staat het zagen, schuren en branden van de laatste wegeringen. Bij het, zij het kort overleg van vandaag, wordt een eerste aanzet besproken over het uitzicht van het uiteindelijke dek. Ideaal zou zijn dat de dekbalken, zoals normaal, op de wegeringen komen te liggen en dan eerst, rondom het gehele dek, de verbinding tussen de spanten en de dekbalken bij middel van een "droge naadbalk" waartegen de dekplanken aangesloten worden. Ook de langsscheepse verbinding tussen de mastbank en de plechtbalken wordt besproken, praktisch gezien komt het eropaan dat alle luiken, mastluik, koekoek, en ankerluik even breed zullen zijn. Het mastluik zal in metaal uitgevoerd worden met voor- en achter een oplopende kraag die het regenwater van de mast en de koekoek moeten opvangen.



Wat de vorm van de dekplanken betreft, dat kan later nog besproken worden. Vroeger was het de gewoonte op de Baasroodse werven om de dekplanken taps toe te laten lopen naar de voorsteven toe. Het kan eventueel ook met planken die even breed blijven maar dan moet wél worden vermeden dat dekplanken op een punt uitlopen omdat de naden gepresent worden

Na de middag is het tijd om afgewerkte wegeringonderdelen op hun plaats te brengen en vast te zetten. Dit bevat maar één lijntje maar in de praktijk komt het erop neer dat nog heel wat moet bijgeschaafd worden om deze verschillende planken perfect te laten samengaan met de verschillende spanten en met de planken onderling. Het is inderdaad zó dat, bv in het ruim de wegering te breed is om uit één stuk te kunnen maken, dwz de hoogte verdeeld overbrugd wordt met drie, onder elkaar aangesloten delen, de naden tussen deze verschillende "lagen" worden op hun beurt gekalfaat en in de harpuit gezet. Ter informatie, de onderkant van deze wegeringen lopen mooi gelijk met de bovenrand van de trog. Bij zeegaande botters, zoals de Baasroodse schepen, werden lanen gelegd om de eventuele achteroplopende golven op te vangen, bij de Rosalie zullen wel de nodige voorzieningen geplaatst worden maar niet de losliggende lanen. Ondertussen presteert onze Ton het nog vlug om eventjes het stuurboordboeisel te krabben tot vers hout en in de harpuit te zetten, die lui zijn niet te schatten! De timmerlui vertrekken rond kwart voor vijf terug naar Nederland.

Wie denkt dat het werk er op zit slaat de bal mis. De loods/werkhuis moet klaar staan voor de Open Monumentendag, het schip moet van alle kappeling ontdaan worden, het gebruikte materiaal moet gecontroleerd worden en klaargemaakt voor de volgende maand.

Botteractiviteiten van onze vrijwilligers Als de werkzaamheden van de Nederlandse scheepsbouwers afgelopen zijn, begint pas het werk van onze vrijwilligers: Jan Maerevoet zorgt ervoor dat het schip en de omgeving, dwz de stellingen en het daaronder liggend terrein weer toonbaar worden. Dat moet letterlijk genomen worden want het ganse schip ligt onder een dikke laag schaveling en kappeling. Moest dit niet opgeruimd worden, krijgen wij een voedingsbodemp voor allerhande kleiner en groter gespuis dat wij aan boord perfect kunnen missen. Maurits Vernimmen zorgt er dan weer voor dat de honderden, nieuw geplaatste bouten afgedekt worden. Dit vraagt héél wat voorbereiding, dit gebeurt met zgn. doppen die perfect moeten passen in de geboorde gaten. Om de draad van de tappen en de plank waarin zij moeten verdwijnen beter te laten volgen, tekent hij vooraf een potloodlijn om later gemakkelijker de tap in de juiste positie te zetten. Zo is de buitenkant van het schip al afgewerkt, aan de binnenzijde is de stuurboordkant afgedicht vanaf het hoofdschot tot de waterbalk van de achterplecht. Als de lijm (PU-lijm die zich vastzet door niet enkel te lijmen maar ook door expansie) uitgehard is, worden de uitstekende delen weggezaagd, zo ontstaat er opnieuw een mooi, glad



Werken op de site

Zoals vroeger gemeld was er op een paar plaatsen asbest vastgesteld op de site, de kelder van de meesterwoning was er mee vervuild maar ook het atelier Van Praet.

Voor de kelder werd een firma aangesproken, voor het atelier werd Laila ingezet. Het heeft maanden geduurd vooraleer de administratieve beperkingen opgeheven konden worden maar uiteindelijk lukte het toch.

Wat was er dan toch zo moeilijk aan?

Het probleem zat er eenvoudig in dat de ene administratie niet compatibel was met de andere, m.a.w. Provinciale diensten konden geen gebruik maken van stedelijke diensten zoals **afvalverwerking e.d.**

Midden augustus is het eindelijk geregeld en kon Laila het asbest verzamelen en afvoeren naar Verko in Appels. Ze was dan ook tijdelijk verkleed als "marsmannetje".

Niet alleen wat asbest betreft is zij actief, ook pakt zij de ramen en deuren en poorten aan van hetzelfde atelier. Gebroken glas wordt vervangen, opnieuw gemastikeerd en van de nodige verflagen voorzien, het atelier krijgt een nieuw uitzicht!

Ook de dokken werden aangepakt,

Het grote dok is volledig ontdaan van alle groen en riet. Spoor 2 heeft dit op zich genomen. Hiervoor was het nodig het contract met deze instelling uit te breiden.



Foto: Pixabay







Het volschip Clothilde.

In de reeks zeeschepen die dhr. Luc Van Coolput, in de loop van de jaren voor ons beschreven heeft, komen wij nu aan het volschip Clothilde.

Ten titel van inlichting, een volschip is een driemastzeilschip waarvan de drie masten dwarsgetuigd zijn. Graag laten wij weer de heer van Coolput aan het woord:

HET VOLSCHIP « CLOTILDE »

Van Damme bouwde in 1848 te Baasrode het volschip « Clotilde ». Vijftien jaar lang bevoer dit schip de wereldzeeën en vervoerde niet alleen emigranten, maar ook de minst aangename van alle vrachten: guano. Hierna volgt een beschrijving van de carrière van de "Clotilde".

Luc Van Coolput, lid Koninklijke Belgische Marine Academie

Rond het midden van de 19e eeuw was Spilliaerdt-Caymax één van de grootste en belangrijkste Belgische reders. Van 1834 tot 1869 bezat de rederij een 27-tal zeilschepen (geen enkel stoomschip). Het grootste aantal schepen werd tweedehands verworven door aankoop in het buitenland of bij andere Belgische reders, doch Spilliaerdt-Caymax liet ook zes schepen bouwen in eigen land, waarvan drie door Van Damme in Baasrode: in 1848 het volschip "Clotilde", in 1849 de bark "Stanislas" en tenslotte in 1852 het volschip "Leopold I".

De "Clotilde" werd op 6 mei 1848 op de werf van Van Damme tewater gelaten. Het houten schip was een volschip (wat men toen noemde "een drymastschip") en voerde dus drie volledig vierkant getuigde masten. Het was bovendien één van de allergrootste vaartuigen van onze koopvaardijvloot. Op 31 december 1848 bestond de Belgische koopvaardij uit 151 schepen, waarvan 147 zeilschepen en 4 stoomschepen. De "Clotilde" mat 561 ton en slechts 4 schepen waren nog groter: de volschepen "Emmanuel" (851 ton) en "Macassar" (637 ton), benevens twee stoomschepen die respectievelijk 572 en 650 ton maten.

Van Damme moet met de "Clotilde" een voortreffelijk schip afgeleverd hebben. Jammer genoeg is er ons geen afbeelding van bekend. Door de experts van Bureau Veritas werd het schip goedgekeurd voor de Atlantische vaart en twee jaar later ook voor de lange omvaart (de vaart voorbij Kaap Hoorn en Kaap de Goede Hoop). De omstandigheden waarin de "Clotilde" gebouwd werd waren nagenoeg dezelfde als voor de bark "Stanislas" (cfr. "Boven Water", editie april 2008, p.11-13). De grootste Antwerpse vaartuigen waren namelijk in het begin der jaren 1830 alle naar Nederlandse havens uitgeweken om onder Nederlandse vlag te blijven varen aangezien de nieuwe Belgische vlag wereldwijd nog te onbekend was om interessante commerciële relaties aan te knopen. De regering betaalde dan sinds 1837 premies aan de reders die in eigen land een nieuw schip lieten bouwen en die aldus zorgden voor de noodzakelijke hernieuwing en uitbreiding van onze nationale koopvaardijvloot.

De aanvraag tot het bekomen van een premie diende een uitgebreide administratieve weg te volgen. Van zodra de kiel van een nieuw vaartuig gelegd was meldde de reder dit aan de Minister van Binnenlandse Zaken. Deze vroeg dan bevestiging aan de gouverneur van de provincie Antwerpen.

Op zijn beurt richtte de gouverneur een schrijven tot de Antwerpse burgemeester die dan door een beambte liet vaststellen dat de kiel effectief gelegd was. Daarna gebeurde alles in omgekeerde richting: de burgemeester zond bevestiging aan de gouverneur die op zijn beurt de Minister inlichtte... Van de "Clotilde" werd de kiel gelegd op 5 mei 1847 en de aanvraag van Spilliaerdt-Caymax tot de Minister dateerde van 8 juni 1847. De uiteindelijke toekenning van de premie werd door de Minister bekrachtigd op 30 juni 1848, nadat de "Clotilde" was tewater gelaten. Vermits het schip 561 ton mat en de premie werd toegekend a rato van 30 Fr per ton, werd een premie van 16.830 Fr. toegekend.

Hier kan nog even aangestipt worden dat volgens het "Provinciael Antwerpsch Nieuwsblad" de "Clotilde" werd gebouwd "van de afbraek der British Queen (zaliger gedachtenis)"! In deze bewering moet toch een grond van waarheid schuilen en dus is het best mogelijk dat voor de bouw inderdaad materiaal gebruikt werd dat afkomstig was van het slopen van de "British Queen". De woorden "zaliger gedachtenis" zijn heel ironisch bedoeld. De "British Queen", gedurende korte tijd het grootste stoomschip ter wereld, mat 2.255 ton en werd in 1839 in Engeland gebouwd. In wat wel een vlag van overdreven enthousiasme mag genoemd worden werd het schip in 1842 door de Belgische Regering gekocht om een lijndienst Antwerpen – New York in het leven te roepen. De "British Queen" maakte slechts drie reizen naar New York en ze gingen gepaard met onnoemlijk veel problemen. De hele uitbating van de nieuwe lijndienst, waarvan oorspronkelijk nochtans veel verwacht was, verliep ronduit chaotisch en deficitair. Het schip diende opgelegd te worden en werd tenslotte in 1846 gesloopt. Heel België sprak dan van het "schandaal" van de "British Queen", die aan de Regering een fortuin had gekost.

Op 23 mei 1848 kwam de "Clotilde", gesleept door een stoomboot, te Antwerpen aan om in één van de twee toenmalige dokken verder uitgerust te worden. Op 3 juli moest het volschip dan door de Bonapartesluis naar de Kattendijk gesleept worden om er de onderwaterromp te laten dubbelen met koperen platen. De Antwerpse reder J.A.Huysmans huurde er sinds 1844 naast de scheepswerf van Marguerie een stuk grond waar schepen in een droogdok terecht konden voor allerhande reparaties.

Toen de "Clotilde" bij hoogwater op weg naar het droogdok de sluis naar de Schelde wou binnenvaren bleek dat het vaartuig net iets te breed was. Men diende het beschermingshout rond de sluisdeuren weg te nemen zodat de "Clotilde" alsnog naar buiten zou kunnen. Inmiddels was het echter laagwater geworden en het schip kwam vast te zitten in het slijk. Bij het volgend hoogtij liep alles gelukkig goed af. Op 14 juli werd de "Clotilde", toen de werkzaamheden aan de romp voltooid waren, terug naar zijn ligplaats in het dok gesleept.

Het "Provinciael Antwerpsch Nieuwsblad" beschreef heel in het kort in de editie van 12 juli waarheen de "Clotilde" de steven zou wenden voor zijn eerste reis: "Het nieuwe schip Clotilda, hetwelk in het droog dok tegen den Kattendyk is gekoperd geworden, is nu geheel klaer en zal vandaag of morgen er uitkomen, en in het dok gehaald worden om passagiers te gaen laden voor New York."

Van de "Clotilde" zijn ons geen monsterrollen bekend, doch door vergelijking met zeilschepen uit dezelfde periode en van ongeveer gelijke tonnenmaat kan bepaald worden dat de bemanning uit 16 à 18 man moet bestaan hebben. Tot kapitein werd aangesteld de in 1797 te Oostende geboren Jean De Brabander die een ruime ervaring bezat als kapitein op diverse Belgische zeilschepen. Toch was de man geen onbesproken figuur! Toen hij kapitein was van de schoenerbrik "Rembrandt" werd tegen hem door een stuurmansleerling klacht ingediend wegens verregaande brutaliteiten. Van 1841 tot 1846 voerde hij het bevel over de als bark getuigde galjoot "Maria", eigendom van Spilliaerd-Caymax. Ook toen kwam hij in opspraak: in 1846 werd hij veroordeeld tot een boete van 131 Fr (of bij onvermogen tot anderhalve maand gevangenis) wegens "barbaersche mishandelingen op zynen stuurman" en wegens "beledigingen jegens de tolbeambten van Lillo".

In het begin der jaren 1840 groeide Antwerpen geleidelijk uit tot echte emigratiehaven. Verscheidene reders zagen in die nieuwe trafiek interessante mogelijkheden. Spilliaerd-Caymax twijfelde niet en was er onmiddellijk bij om emigranten naar New York over te brengen. In 1848 vertrokken 66 zeilschepen, waaronder 12 Belgische, met 11.073 emigranten uit Antwerpen naar Amerika.

Voor de eerste reis van de "Clotilde" scheepten 249 Duitse landverhuizers in. Kapitein De Brabander vertrok op 31 juli uit Antwerpen en stak vijf dagen later van de rede van Vlissingen in zee. Het is misschien vermeldenswaard dat zijn maandelijks gage 108,84 Fr bedroeg (de eerste stuurman kreeg 95,24 Fr uitbetaald).

Op 9 augustus ging de "Clotilde" wegens tegenwinden ter hoogte van Deal ten anker. Het gloednieuw volschip kreeg daarna al spoedig tegenslag: in het Kanaal verloor het zijn fokkemast en boegspriet en moest op 22 augustus Portsmouth binnenlopen voor reparaties. Pas op 6 oktober kon de reis voortgezet worden en op 4 november legde de "Clotilde" reeds aan in New York. De overvaart had dus 29 dagen geduurd: een mooie en voorspoedige oversteek indien men voor zeilschepen het statistisch gemiddelde van 35 dagen voor ogen neemt.

Voor het vervolg van de reis ging het in New York op 11 november ankerop richting Rio de Janeiro. Onderweg overleed kapitein De Brabander echter 16 dagen later en de eerste stuurman, de 27 jaar oude Oostendenaar Jacques Rickmers, diende het bevel over te nemen. Rickmers bezat het brevet van kapitein en had reeds een paar jaren als toch wel erg jonge kapitein gevaren aan boord van de Antwerpse brik "Infatigable", doch was om een of andere ons onbekende reden slechts als eerste stuurman aan boord van de "Clotilde".

De aankomst in Rio had plaats op 16 januari 1849. De reis ging echter niet spoedig ten einde lopen, want van Rio zeilde de "Clotilde" via Kaap de Goede Hoop naar Akyab. De Birmaanse haven werd bereikt op 26 april. Nadat een lading rijst was ingenomen had de afvaart uit Akyab plaats rond 31 mei. Onderweg naar Antwerpen moest op 23 september het eiland St. Helena aangelopen worden wegens lekkage en voor het herstellen van enige averij. Pas op 23 september kwam de "Clotilde" te Antwerpen aan. De gehele rondreis had bijna 14 maanden geduurd.

In Antwerpen ging Rickmers van boord en de "Clotilde" bleef gedurende de ganse winter in Antwerpen liggen. In maart 1850 werd het schip gekeurd door de experts van Bureau Veritas en op het einde van de maand werd een nieuwe kapitein aangesteld: Jacques Bernaert, die ook al Oostendenaar was (geboren op 23 oktober 1816). Voor Bernaert was het de eerste reis als kapitein. De tocht ging terug naar New York en wel met 129 emigranten. In 1850 vervoerden 40 schepen 7016 landverhuizers uit Antwerpen naar Amerika. De "Clotilde" was één van de 8 Belgische vaartuigen. De afvaart had plaats op 9 april en van de rede van Vlissingen kon 6 dagen later in zee gestoken worden. New York werd bereikt op 23 mei en vandaar zeilde de "Clotilde" naar Gonaïves, in Haïti, om er mahoniehout te laden. Op 21 november eindigde de reis in Antwerpen.

De derde reis nam een aanvang op 1 februari 1851 en de bestemming was Havana. Pas op 12 februari draaide de wind naar het noordoosten en kon de reis vanaf Vlissingen aangevat worden. Wegens de zuidwestenwinden die meestal overheersend waren moesten zeilschepen immers om het Kanaal in te varen dikwijls dagenlang wachten op een gunstige noorden- of oostenwind. Havana werd bereikt op 1 april en op 18 mei verliet Bernaert de Cubaanse hoofdstad voor Falmouth "for orders". In Falmouth kreeg hij op 25 juni orders voor Antwerpen, waar hij op 4 juli aankwam. De lading bestond uit 3223 kisten Cubaanse suiker.

Bernaert bleef nog gedurende de drie volgende reizen aan boord als kapitein. Eerst voer hij nogmaals met emigranten naar New York. Deze maal waren het er 253 en de trossen werden in Antwerpen losgegooid op 18 september 1851. De overtocht naar New York duurde wel erg lang: 44 dagen. Van New York zeilde Bernaert naar Havana en Matanzas om er een lading suiker in te nemen en was op 16 maart 1852 na een stormachtige overtocht terug in Antwerpen. In zijn zeerapport vermeldde Bernaert voor de Rechtbank van Koophandel: "...den twelfsten february als wanneer het wederom stormde, kreeg verscheyde stortzeeën op dek, bevond meer water by de pomp dan te vooren, pompte lens zoo goed mogelyk, hebbende intusschen verscheyde breekzeeën overgekregen waer door de bastingagie, reelings en vaste stutten wegsloegen...". In 1851 werden in totaal 9243 emigranten uit Antwerpen naar New York gevoerd aan boord van 51 zeilschepen, waaronder 18 Belgische. Reder Spilliaert-Caymax moet duidelijk brood gezien hebben in het transport van landverhuizers, want zijn "Clotilde" wendde in 1852 nogmaals de stevens naar New York. Het werd deze maal een rondreis die langer dan een jaar duurde. Op 16 april 1852 had het vertrek uit Antwerpen plaats met 266 emigranten. Van New York ging de tocht verder naar Havana en met 3200 kisten Cubaanse suiker stak Bernaert de Atlantische Oceaan over, zeilde de Middellandse Zee in en kwam op 18 oktober in Trieste aan. Dan volgde Constantinopel en de eindbestemming was Odessa, aan de Zwarte Zee gelegen. Met een lading graan vertrok de "Clotilde" op 13 februari 1853 richting Falmouth "voor orders". Onderweg diende echter Malta aangelopen te worden voor herstelling van enige opgelopen averij. Falmouth werd bereikt op 29 juli en op 18 augustus was de "Clotilde" terug in Antwerpen.

Op 4 oktober ving voor Bernaert de laatste reis aan als kapitein van de "Clotilde". Eerst ging hij in ballast naar Cardiff en van daar zeilde hij met een lading steenkool naar Havana. Op 5 juli 1854 eindigde de reis in Antwerpen, nogmaals na een moeilijke overtocht met veel slecht weer: "...den zevensten Juny waeyde het zeer ongestadig uyt het zuyd westen met zwaere regen buyen, kreeg magtig veel zeewater op dek, het schip maekte meer water, moest alle half ueren lens pompen, aenhoudend slegt weder met geweldig hooge zee, hield de pompen lens zoo goed mogelyk, bemerkte dat het schip water maekte aen het roer, den vyftienden bedaerde het weder, zeylde voort met een lekkend schip...". De lading bestond uit 3276 kisten suiker.

Nu kwam een nieuwe kapitein aan boord: een zekere C.Meints, 30 jaar oud en die, alhoewel afkomstig uit Bremen, toch reeds het bevel had gevoerd over een paar Belgische schoenerkoffen. Zijn maandelijks gage werd bepaald op 150 Fr. De "Clotilde" wendde voor de zoveelste maal de stevens naar New York: afvaart op 13 september, met 276 emigranten. In de groep emigranten bevond zich een aantal Belgische muzikanten die zinnens waren in New York "d'établir des casinos et des cafés chantants, à l'instar de ceux de Bruxelles." Het jaar 1854 werd een recordjaar voor de emigratie uit Antwerpen: 107 schepen, waarvan 21 Belgische, vervoerden 25843 emigranten naar Amerika. Het zou nog tot 1881 duren vooraleer dat aantal zou overschreden worden. Van New York zeilde Meints naar Cuba, laadde er 3297 kisten suiker, stak de Oceaan over naar Falmouth en kreeg er orders om in Londen te lossen, waar hij op 9 mei 1855 aankwam.

De achtste reis van de "Clotilde" was vrij kort: London naar Newcastle en op 17 juli uit Newcastle met steenkool naar Havana. Vervolgens met 3200 kisten suiker naar Falmouth en op 21 januari 1856 retour in Antwerpen.

De volgende reizen kenden geheel andere bestemmingen. Op 30 april vertrok Meints met de "Clotilde" naar Buenos Aires en Montevideo. Op de terugreis ontving hij in Falmouth deze maal orders voor Liverpool en legde ginds aan op 21 oktober. De lading bestond uit 209 ton beenderen en dierlijk afval!

Sinds 1841 werd in ons land een geheel nieuw product ingevoerd dat een vreemde Indiaanse naam droeg: "huano" of "guano". Het product kende in Groot-Brittannië reeds heel wat succes als organische meststof. Guano is feitelijk de natuurlijke afzetting van gedroogde uitwerpselen van zeevogels en werd vooral gevonden op een aantal kleine eilanden gelegen aan de Peruviaanse kust: de Chincha eilanden, Guañape, Macabi, Lobos de Afuera, enz... De krant "Provinciael Antwerpsch Nieuwsblad" gaf in zijn editie van 19 oktober 1841 een erg interessante beschrijving van het product: "...dit is eene drooge stoffe, van geel koleur en eenen sterken reuk uytwaessemde. Het onbewoond eyland Chincha is van dit mest zoo dik overdekt, dat men het met houweelen moet loskappen; men gebruykt het zelve in Engeland om de planten te mesten en het word aldaer zeer duer verkogt."

De drie kleine Chincha eilanden lagen ongeveer 90 mijl zuidwaarts van Callao, de belangrijkste Peruviaanse haven, en werden vanaf de jaren 1840 door ontelbare schepen bezocht die er gedurende enkele maanden ten anker lagen om er guano te laden. De guano betekende voor de reders een erg lonende vracht waar de landbouw in Europa gretig gebruik van maakte. Voor de bemanningen van de schepen waren de Chinchas echter de minst interessante bestemming: de guano werd grondig vervloekt wegens de vreselijke stank en de ongezonde uitwasemingen van ammoniak die de zeelui misselijk maakten en die bovendien het want aantastten zodat het touwwerk er erg onder leed en gedeeltelijk begon te rotten.

De tiende reis was voor de bemanning van de "Clotilde" dan ook zeer zeker de minst aangename. Eerst zeilde Meints naar Rio de Janeiro: 26 januari 1857 tot 13 maart, hetzij 46 dagen en qua duurtijd geheel normaal. Van Rio ging de tocht op 9 mei verder via de immer geduchte Kaap Hoorn naar Callao, waar de administratieve formaliteiten moesten vervuld worden om in de Chinchas guano te gaan laden. Callao werd bereikt op 23 juli. Zes dagen later ging Meints in de Chinchas ten anker. Bijna drie maanden later, op 17 oktober, kon Meints na het onverkwikkelijk verblijf in de Chinchas met een volle lading guano in Callao terug uitklaren om de lange terugreis naar Europa aan te vatten.

De "Clotilde" kwam op 30 maart 1858 in Antwerpen aan na de lange tocht uit Peru en onderging op de werf van Marguerie, aan de Kattendijk, enige herstellingen. Inmiddels was reder en zakenman Spilliaerd-Caymax echter in financiële moeilijkheden geraakt, o.a. wegens grote problemen met een paar maatschappijen voor de vaart met stoomschepen waarvan hij medeoprichter of aandeelhouder was. De "Clotilde" werd opgelegd. Op 11 november 1858 werd de reder door de Rechtbank van Koophandel van Antwerpen failliet verklaard. In februari 1859 werd de "Clotilde" gerechtelijk te koop gesteld en zou op 11 maart in openbare zitting verkocht worden. Het is echter niet duidelijk wat er precies gebeurd is. Minstens één van de acht schepen die Spilliaerd-Caymax eind 1858 bezat, de bark "Laurence", werd effectief verkocht. Het volschip "Clotilde" en de andere schepen bleven echter volgens de registers Bureau Veritas en de jaarlijkse lijsten van koopvaardijsschepen verder vermeld met Spilliaert-Caymax als reder. Nader onderzoek zal de juiste toedracht van het faillissement moeten uitmaken.

Na meer dan een jaar werkloos in Antwerpen te hebben gelegen kwam de "Clotilde" in juni 1860 terug in de vaart. Charles Gerberding was de nieuwe kapitein. Sinds 1838 voer Gerberding, die 48 jaar oud was en afkomstig uit Steinfeld (gelegen in de deelstaat Nedersaksen), als kapitein op Belgische zeilschepen. In 1846 was hij bovendien in dienst van Spilliaerd-Caymax getreden en had laatst diens grootste vaartuig gevoerd: het volschip "Leopold I". Zijn loon bedroeg, net als voor kapitein Meints, 150 Fr per maand.

Op 27 juni 1860 vertrok Gerberding met de "Clotilde" in ballast naar Grimsby en Newcastle. Na een zeer lange overtocht via Kaap de Goede Hoop kwam hij op 26 april 1861 met een lading steenkool te Kurrachee aan, het huidige Karachi in Pakistan. Onderweg waren verscheidene manschappen door scheurbuik overleden. De kapitein en een aantal bemanningsleden waren ziek en bovendien lekte de "Clotilde" onophoudelijk. De tocht ging dan verder naar Rangoon, in Birma: aankomst op 21 augustus, na een overvaart van één maand. In Rangoon werd rijst geladen en op 23 oktober ving de terugreis aan met Falmouth "for orders" als eerste bestemming. Na pas 156 dagen werd op 28 maart 1862 Falmouth bereikt, waar Gerberding vernam dat de Londen de bestemming van de rijst was. Begin juli verliet Gerberding Londen en kwam op 1 september in Demerara (Brits Guyana) aan. Welke lading ginds werd ingenomen is ons onbekend. De "Clotilde" vertrok wel begin december met bestemming Queenstown "for orders". Queenstown, op de Ierse zuidkust en thans Cobh genaamd, was destijds, benevens Falmouth, eveneens een belangrijke aanloophaven waar schepen op de hoogte gebracht werden in welke Europese haven ze hun lading moesten gaan lossen. De "Clotilde" zou echter Queenstown nooit bereiken. Het 14 jaar oud volschip moet niet meer in erg goede staat verkeerd hebben, want op 4 januari 1863 liep het zwaar lekkend de haven binnen van St. Thomas, op de Maagdeneilanden. Aangezien Gerberding pas op 27 maart afmonsterde kan men aannemen dat nog gepoogd werd het lek op afdoende wijze te herstellen. Alle pogingen moeten vergeefs geweest zijn: de "Clotilde" werd tenslotte afgekeurd en terplaatse verkocht. Hoogstwaarschijnlijk werd het schip te St. Thomas gesloopt. Spilliaerd-Caymax kocht in 1865 een Britse driemastbark die hij "Clotilde" doopte. Het was zijn laatste schip en in 1869 eindigde zijn carrière als reder toen hij deze "Clotilde" naar Zweden verkocht.

Archivalische bronnen :

-

Archivalische bronnen :

-

Stadsarchief Antwerpen – Modern Archief – Registers Havenbeweging

- Archief Provinciebestuur Antwerpen (diverse reeksen)
- Archief van de Hulp- en Voorzorgskas voor Zeevarenden (Registres Matricule)
- Archief van de Rechtbank van Koophandel (Zeevaartverslagen)

Gedrukte bronnen :

- Registers Bureau Veritas
- - Moniteur Belge
- Bulletin Officiel des Lois et Arrêtés Royaux de la Belgique
- Exposé de la Situation du Royaume de 1851 à 1860
 - Zeemansalmanak 1860 en 1861
- Krant Le Précurseur
- Krant Journal du Commerce d'Anvers
- Krant Het Handelsblad
- - Krant Provinciael Antwerpsch Nieuwsblad
- Krant Lloyd Anversois
- Jurisprudence du Port d'Anvers (1858-1859)
- The Illustrated Atlas and Modern History of the World, 1851
- Stielers Hand-Atlas, 1915

Baasrode heeft er een nieuwe reus bij.

In het kader van de verdaagde, alternatieve "Rossebuurtenstoet" waarvan de naam "Ros" op het Ros Beiaard slaat, is een nieuwe reus gecreëerd, een reuze paling.

Het monstertje heeft zomaar een lengte van 15 meter

In de "Rossebuurtenstoet" van zondag 24 april 2022 gaat een paling mee opstappen, symbool voor de palinghandel in Baasrode.

Rond 1900 waren er nog 14 palingbotters met thuishaven Baasrode.

De botters hebben een zodanig grote rol gespeeld in het economische leven en volksleven dat er, bij de fusie met Dendermonde, een "Palingbotterstraat" ontstaan is.

Wanneer de botters uit Nederland terugkeerden met hun lading, werd de paling geveild in de vismijn, later café "De zalm".

Per kruiwagen en in een "hot" werd de paling vervoerd naar Brussel om daar, op de "vismet" verkocht te worden. Het waren meestal vrouwen die de taak op zich namen.

Eén van die vrouwen was Fieken, een typische, geen te grote volkswrouw maar vriendelijk en toch kordaat in het aanprijzen van haar waar.

Fieken was de dochter van "Fluitjes" een al even zachtzinnige man.

Maria Sofia Vergauwen, zoals ze voluit heette, werd geboren in Baasrode op 26 januari 1914, woonde op de Driehuizen nr. 48 in het steegje naast de woning van François Van Kerckhove. Later verhuisde ze naar nr. 16 in dezelfde straat.

Ze was gehuwd met Stanne Pepermans en had een zoon Freddy.

Gans haar actief leven heeft ze doorgebracht in de palinghandel.

Fieken was verschillende jaren kampioen "palingstropen". Ze trok, in de jaarlijkse Panterfeesten, maar eventjes 3 kg paling af per uur!

n wordt gedragen door 10 personen.

In één van de vergaderingen ivm. die rossebuurtenstoet werd een naam gekozen voor dit liefallig "monster"; ons voorstel werd aanvaard.

Ook de verantwoording voor deze naam heb ik aan het comité bezorgd, hierbij de tekst.

In de jaren 70 heeft zij mij twee recepten bezorgd voor het bereiden van paling, paling in 't groen en paling "op zijn schippersbaantjes".

Het recept van paling in 't groen was typisch voor Baasrode en zó gegeerd dat nog steeds op de jaarlijkse "Panterfeesten" van de basketploeg datzelfde recept aangehouden wordt.

Fieken is terecht waard vereeuwigd te worden in de palingtraditie in Baasrode. In bijlage het recept voor het bereiden van "Paling in 't groen" door Fieke Vergauwen, alias Fieken.

Wat het tweede recept betreft, het bestond uit paling gestoofd in sjalotjes, dat waren ingrediënten die alle schippers te allen tijde aan boord hadden.

Tekst Jan Annemans.



foto: Jos Laureys



foto: Jos Laureys

groen voor een $\frac{1}{2}$ Lijumen emmerken

5 kg Valerij

200 gr. pensil

150 gr. ajuin

45 gr. wortel

2 of 3 blaauwe salie per kilo

1 gruppje salongs kruis

en Citroen kruis

voet $\frac{1}{2}$ scheepsterken

peper $\frac{1}{2}$ koffie leperken

2 Citroen voor 5 kg.

Overschep bloem in ~~water niet te veel~~

en boter niet te veel.

luten stoven in water of koud.



Het boek “De maritieme geschiedenis van Baasrode”

Regelmatig wordt een exemplaar van ons boek verkocht en met belangstelling gelezen.

Wij zijn nog niet uitverkocht, dat zou al te straf zijn!

De bankrekening van de VZW Scheepvaartmuseum Baasrode

Na jaren overleg en gepalaver heeft het bestuur van de VZW beslist de rekening bij BNP Paribas Fortis Buggenhout aan te houden

Dat houdt in dat de bankrekening bij AXA Baasrode komt te vervallen.

Bij dezen willen wij nog eens de correcte gegevens van de vereniging meegeven:

Adres: Sint-Ursmarusstraat 137

9200 Baasrode

E-mailadres:

info@scheepvaartmuseumbaasrode.be

Bankrekening: BNP-Paribas-Fortis

BE37 0011 3713 3828

BIC GEBABEBB

Het lidgeld

Op het einde van dit laatste kwartaal van het bewogen jaar 2021 is het weer tijd om het lidmaatschap te vernieuwen.

Op de bestuursvergadering van 04 oktober heeft het bestuur van onze vereniging besloten het lidmaatschap in 2022 niet te verhogen.

Even ter herinnering:

- Het gewone lidgeld bedraagt €40,
- Het erelidgeld bedraagt minimum €100,
- Inwonende huisgenoten van de leden kunnen een supplementaire lidkaart bekomen aan de prijs van €20 De leden moeten minstens drie jaar, onafgebroken, hun lidmaatschap voldaan hebben om in aanmerking te komen voor het statuut van “werkelijk lid”. Het gaat hier wel degelijk om drie volwaardige jaren. Mededeling van de boekhouder:

Mogen wij vragen dat de lidgelden gestort worden in het nieuwe boekjaar, dit om een beter overzicht te krijgen van de evolutie in de vereniging.

De nieuwe website “Toerisme Baasrode”

Onze PR Achiel Triempont heeft weer een fantastische prestatie geleverd, op zijn eentje en op eigen initiatief heeft hij een onvoorstelbare stimulans geleverd aan het toerisme in Baasrode. Hierbij publiceren wij de aankondiging van de nieuwgeborene.

Vanwege het bestuur van de VZW, van harte proficiat Achiel!

<https://toerisme-baasrode.be/index.htm>

Tekst: Jan Annemans - Luc van Coolput

Correcties: Maurits Vernimmen & Denise Van Stappen

Foto's: Achiel Triempont en archief museum en jos laureys

Lay-Out: Achiel Triempont



Scheepvaartmuseum



Treinmuseum



Het Hof van Peene



Sint-Gertrudis Vlassenbroek

Erfgoed

Baasrode



Sint-Ursmarus

Achiel Triempont

www.toerisme-baasrode.be