



**Scheepvaartmuseum Baasrode v.z.w.**



# **Nieuwsbrief juli 2021**

**nieuwsbrief uitschrijven**

**Scheepvaartmuseum Baasrode v.z.w.**

**Sint-Ursmarusstraat 137**

**9200 Baasrode**

## Nieuwsbrief juli 2021

### Voorwoord

Beste leden en sympathisanten,

Geloven of niet, wij zijn alweer een half jaar verder in 2021!

Het jaar bood zich rampzalig aan maar stilaan klaarde de horizon rozig en verdween de winterkou om over te gaan in een veelbelovende zomer, ik zou zeggen, de toekomst ziet er weer rooskleurig uit.

Na negen maanden gesloten te zijn is de voordeur van het museum eindelijk weer open gegaan. Eindelijk kunnen er weer 25 mensen tegelijk het museum bezoeken, weliswaar met nog steeds beperkende coronaregels maar daar komen we overheen, bezoekers hebben geleerd op een verstandige manier om te gaan met deze beperkingen. Ook in de site zit evolutie, gebouwen worden aangepakt of beter, gesloopt, asbest wordt verwijderd, kortom de site ziet er gezonder uit en komt weer ten volle tot leven.

Tot onze grote spijt heeft het bestuur wel de ontvangst van enkele bijzondere schepen moeten afgelasten, de kogge en het Vikingscheepje, maar dat beschouwen wij als uitstel, geen afstel, de risico's bij de Scheldefeesten waren te groot! Graag wil ik jullie, van harte een spetterende zomervakantie wensen, hopelijk zien wij mekaar terug in het najaar.

Jan Annemans

Voorzitter VZW Scheepvaartmuseum Baasrode

### Een greep uit de algemene vergadering van 24 april

Omdat Corona op dat moment nog steeds de plak zwaait gaat de algemene vergadering van 24 april door via Teams.

Na de gebruikelijke geplogenheden worden de officiële stukken van de VZW overlopen en goedgekeurd.

De activiteiten van het bestuur in het afgelopen jaar worden positief beoordeeld wat er toe brengt dat het bestuur een mandaat krijgt om het volgend werkjaar te leiden.

Op de bestuursvergadering van 27 april zal het bestuur dan ook bevestigd worden in dezelfde opstelling.

Nog nooit in de geschiedenis van de VZW is de AV zó vlot en zó kort verlopen als die avond, op bijna een half uur tijd is de formaliteit van een AV afgerond.

Ter herinnering, nog even de verdeling van de functies:

- Voorzitter: Jan Annemans
- Ondervoorzitter: Carlo Van Hoey
- Secretaris: Erik De Quick
- Penningmeester: Denise Van Stappen
- Gecoöpteerd public-relations: Achiel Triempont
- Gecoöpteerd hoofd vrijwilligers: Gaston De Ridder

## Activiteiten 2021

Aangezien we uit een diep coronadal moeten klauteren, zal het een hele tijd duren om het gewone ritme terug te vinden! Toch kunnen wij een minimum aan activiteiten aankondigen:

-De erfgoeddag van 25 april met een nocturne van de avond van 24 april.

Deze is, in de lijn der verwachtingen, rustig verlopen.

De nocturne van zaterdag werd vervroegd afgewerkt om veiligheidsredenen maar verliep toch mooi binnen de coronanormen en volgens de avondklokregels.

-**De erfgoedzondag** verliep erg rustig, toch was er constant publiek in het museum zodat wij kunnen concluderen dat de geïnteresseerden uit eigen inzicht de regels toepassen.

-**De Openmonumentendag** van 12 september:

Op dat moment zullen wij waarschijnlijk niet meer gekluisterd zijn door alle mogelijke beperkingen maar zullen wij toch al een bepaalde graad van vrijheid kunnen genieten, risico's zullen wij echter nog steeds niet kunnen permitteren. Aangezien het thema van de OMD "sporen" is hebben de mensen van de provincie een project uitgewerkt over de verschillende soorten sporen, klein en groot in Baasrode. Zo wordt ook het smalspoor in de houten loods (Van Damme) bekeken en de manier van het verplaatsen van platen in het atelier Van Praet.

-**De Scheldefeesten** van zaterdag 18- en zondag 19 september.

Bij dit laatste moeten wij wél een bedenking formuleren, het was de bedoeling twee bijzondere schepen naar Baasrode uit te nodigen, de Kamper kogge en de vikingsnek van het Vikinggenootschap.

Naast deze schepen zouden een aantal klassieke schepen de steiger gevuld hebben.

Ook alle lagere scholen van groot-Dendermonde waren gecontacteerd om, op vrijdag 17 september de kogge en de snek te bezoeken.

Aangezien de subsidieaanvraag voor deze schepen niet gehonoreerd werd, is de VZW verplicht geweest deze bijzondere activiteit te annuleren. De site zal, dat weekeinde, wel gratis te bezoeken zijn.



## Werken op de site

De afbraakwerken van de zaal Scaldis, de vroegere werf Edmond Van Praet, zijn beëindigd. Enkele boten uit onze collectie hebben het niet overleefd en twee motoren zullen de site verlaten, de Kromhoutmotor gaat naar een privé-museum in Nederland, voor de ABC-motor is geen koper gevonden, hij gaat naar de sloop.

### Asbestverwerking

Zowel in het atelier Van Praet als in de kelder van de meesterwoning is asbest aangetroffen.

In de loop van de maand mei is het linker gedeelte van de kelder ontruimd om de verwijdering van de asbestplaten die in deze ruimtes onder de balken aangebracht zijn, gemakkelijker te laten verlopen.

De werken zijn gestart op maandag 7 juni om 7 uur 's morgens en zijn beëindigd op donderdag 10 juni.

De asbestcontaminatie in het atelier Van Praet zal Laila zelf aanpakken nadat zij de officiële toestemming daartoe van de provincie gekregen heeft.

Op de stuurgroepvergadering van 7 juni heeft de heer Michel De Vos verklaard dat, bij nader onderzoek, gemeld moet worden dat de zaal Scaldis, de vroegere werf Edmond Van Praet, in zéér slechte toestand verkeert en dus moet dieper bestudeerd worden, wat de toekomst betreft.

De voor en achtergevels zijn bouwvallig.

Deze ruimte is niet beschermd, bijgevolg heeft het provinciebestuur hierover meer armslag in de keuze of de invulling van deze "oppervlakte".









In de reeks “gebouwd te Baasrode” zijn wij gekomen aan de schoenerkof Daniel. In feite hebben wij de kof Mary overgeslagen maar er zijn te weinig concrete gegevens omtrent dit schip. Ook de kof Daniel is gebouwd met dezelfde kenmerken, wij laten opnieuw de heer Luc Van Coolput aan het woord.



## DE SCHOENERKOF « DANIEL »

Tijdens de 19e eeuw was het verschil tussen koffen en schoenerkoffen niet bijster groot en deze scheepstypes werden dan ook dikwijls met mekaar verward. De schoenerkof "Daniel", die in 1850 op de werf van Van Damme te Baasrode tewater werd gelaten werd menigmaal "kof" genoemd i.p.v. "schoenerkof".

Luc Van Coolput, lid Koninklijke Belgische Marine Academie

Tijdens de 19e eeuw werden in Baasrode drie koffen gebouwd: in 1826 liep bij Van Praet de kof "Brusselaer" van stapel en Van Damme zorgde daarna voor twee schoenerkoffen, de "Mary", in 1833 en de "Daniel" in 1850.

Het verschil tussen de kof en de schoenerkof werd reeds besproken in "Boven Water" van april 2010, bij de beschrijving van de "Brusselaer". Alhoewel de "Daniel" dikwijls als "kof" en zelfs als "schoener" of "galjoot" bestempeld werd noemen de belangrijkste bronnen het schip toch "schoenerkof". Schoenerkoffen konden getuigd zijn als schoenerbrik of als topzeilschoener. Van de "Daniel" is (nog) geen afbeelding gekend, doch uit een zeerapport dat bewaard is gebleven blijkt duidelijk dat het schip als schoenerbrik getuigd was.

Bijgaande afbeelding van de schoenerkof "Télémaque" toont hoe de "Daniel" er moet hebben uitgezien, op enkele onbelangrijke details na. De "Télémaque" was immers eveneens als schoenerbrik getuigd en praktisch even groot (160 ton) als de "Daniel" (158 ton).

De "Daniel" was het vijfde koopvaardijchip dat door Van Damme op stapel werd gezet. Nadien volgden nog slechts twee zeeschepen: het volschip "Leopold I" (1852) en de brik "Adèle" (1859). Tevens was de "Daniel" de allerlaatste schoenerkof die in België gebouwd werd.

De kiel werd door Van Damme gelegd op 20 februari 1850 en eind december liep de nieuwe schoenerkof van stapel. Het schip werd gebouwd voor de Leuvense reder A. De Neuter. Het Provinciael Antwerpsch Nieuwsblad schreef: "...de bouwaerd van dit schip voldoet zeer wel."

Volgens het K.B. van 7 januari 1837, waarvan de uitwerking door het K.B. van 28 december 1848 verlengd werd tot eind 1851, betaalde de Staat voor elk nieuwgebouwd koopvaardijchip van minstens 100 ton een premie van 30 Fr. per ton. Het onderwaterschip moest tevens gedubbeld zijn met metalen platen. Aangezien de "Daniel" 158 ton mat en met zinken platen gedubbeld was kon reder De Neuter aanspraak maken op de premie. De aanvraag werd bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken ingediend op 5 maart 1850 en door het K.B. van 3 maart 1851 werd de premie toegekend: 158 x 30 Fr., hetzij 4.740 Fr. (huidige waarde ongeveer 28.000 Euro).

Tot kapitein van de "Daniel" werd aangesteld Boy Steffin Böhn. Bij gebrek aan voldoende Belgische kapiteins en stuurliu telde onze koopvaardijvloot in de 19e eeuw heel wat officieren en matrozen die afkomstig waren van de Friese eilanden, Hannover, Oldenburg, Schleswig, Holstein, enz... Böhn, 44 jaar oud en geboortig van het Noord-Fries eiland Sylt, had vier jaar lang het bevel gevoerd over de schoener "Hortense", die eveneens eigendom was van De Neuter. Aan boord van de "Daniel" ontving hij een maandelijks gage van 105,82 Fr. Op 9 maart 1851 ving de eerste reis aan. De bestemming was Liverpool waar een retourlading zout werd ingenomen. Liverpool was voor heel wat zeilschepen een gemakkelijk doel: er was altijd wel een vracht zout te bemachtigen. Zout was toen voor eetwaren het bewaarmiddel bij uitstek en werd tevens ingevoerd voor verwerking in de scheikundige industrie. Ook de visserij had grote hoeveelheden zout nodig voor de conservering van vis. De Oostendse koopvaardijvloot hing zelfs grotendeels af van de invoer van zout. In 1861 sloot de Belgische regering echter een verdrag met Frankrijk waarbij werd overeengekomen dat zout ook over land zou mogen geïmporteerd worden. Voor de scheepvaart die actief was in de import van zout zakten de vrachtprijzen pijlsnel. Dit betekende vrijwel de doodsteek voor de Oostendse koopvaardij.

Ook voor de Antwerpse vloot eindigde tegen ongeveer 1870 de import van zout uit Liverpool.



De "Daniel" kon maximum 240 ton zout laden. Of dergelijke lading echter steeds winstgevend was valt wel enigszins te betwijfelen. Op de heenreis moest in het Kanaal dikwijls dagenlang opgebokst worden tegen de overheersende westelijke en zuidwestelijke winden en koffen waren met hun ronde vormen niet bepaald gebouwd om scherp aan de wind te varen. De ganse rondreis duurde dikwijls meer dan twee maanden en gewoonlijk verloor de schoenerkof nog heel wat tijd wegens het verder varen naar Leuven via de binnenwateren. De "Daniel" was pas op 13 mei van zijn eerste reis terug in Antwerpen. Ook op zijn tweede reis bracht de schoenerkof een lading zout uit Liverpool.

De derde reis, met afvaart uit Antwerpen op 23 augustus 1851, had nogmaals Liverpool als bestemming. Kapitein Böhn stak vervolgens de Atlantische Oceaan over naar de Caraïbische eilanden: Antigua, de Dominicaanse republiek en Haïti. Met een lading koffie zeilde hij terug naar Antwerpen maar moest op 3 mei 1852 wegens "verlies van zeilen, sloep en afgespoeld dek" Portsmouth binnenlopen om de nodige herstellingen uit te voeren. Op 18 mei was de "Daniel" terug in Antwerpen. De ganse reis had bijna negen maanden geduurd! Er volgden nog twee reizen naar Liverpool, de ene met Oostende en de andere met Antwerpen als loshaven.

Tijdens de zesde reis van de "Daniel" stapelden de moeilijkheden zich op. Böhn verliet Antwerpen op 20 november 1852. De winterse overtocht naar Liverpool duurde meer dan twee maanden. Op 1 maart 1853 werden in Liverpool de trossen losgegooid voor nogmaals een oversteek van de Oceaan. Vanaf juni kreeg Böhn in Haïti te kampen met allerlei tegenslag. Enkele bemanningsleden deserteerden en met veel moeite konden vervangers gevonden worden. Op 10 juli vertrok hij uit Port-au-Prince met Antwerpen als bestemming. De lading bestond uit 3504 zakken koffie en een partij campechehout. Wegens tegenwinden moest Böhn twaalf dagen later ten anker gaan in de baai van Nipe, op de noordoostelijke kust van Cuba. Bovendien was een deel van de bemanning geveld door tropische ziekten en zelf was Böhn er zo slecht aan toe dat hij op 2 augustus overleed. Met een plaatselijke loods en enige matrozen werd de schoenerkof overgevaren naar Santiago de Cuba. De overtocht duurde van 21 augustus tot 17 september! In Santiago werd door de Belgische consul een nieuwe kapitein aangesteld voor de "Daniel", een zekere Henry Stephens. Op 25 oktober kon de "Daniel" dan eindelijk de thuisreis aanvatten.

De problemen waren echter nog niet van de baan. Eerst liep de schoenerkof op 27 november in de wateren van Florida op een rif. Om vrij te komen dienden meer dan 200 zakken koffie overboord gegooid te worden. Daarna liep Stephens op 4 december Charleston binnen teneinde de opgelopen averij te herstellen. Daartoe moest eerst de lading gelost worden. De nodige herstellingen aan de romp namen heel wat tijd in beslag en nadat de lading terug ingenomen was verliet de "Daniel" op 23 februari 1854 Charleston. Op de terugreis had het schip met heel wat stormen te kampen... "il embarqua de grosses lames par suite de quoi une quantité d'eau pénétra dans la cabine et avaria quelques balles de café... ». Uiteindelijk kwam de schoenerkof op 3 april in Antwerpen aan. Wegens de vele tegenslagen had de gehele reis 500 dagen geduurd...

In Antwerpen stelde reder De Neuter de jonge Oostendenaar Jean Vanyper aan als kapitein. De 29-jarige Vanyper was pas afgemonsterd als eerste stuurman van de barkgaljoot "Pétronille". Aan boord van de "Daniel" ontving hij een maandelijks gage van 127 Fr.

Eerst voer Vanyper met de "Daniel" zeven maal met stukgoederen naar Liverpool. De terugreizen naar Antwerpen met ladingen klipzout, rijst, katoen, wol, enz., verliepen zonder noemenswaardige problemen, behalve in december 1854 toen Vanyper wegens stormschade Falmouth moest binnenlopen en daarna in februari 1855 ook Oostende.

Voor zijn 14e reis voer de "Daniel" naar Genua en ging vervolgens in het Zuid-Franse Cette (sinds 1927 "Sète") een lading zout halen die bestemd was voor Leuven. De volgende reis had nog maar eens Liverpool als bestemming.

Op 17 februari 1857 ving de 16e reis aan. Eerst kwam Liverpool aan de beurt. Op 10 april, kort na de afvaart uit Liverpool en tijdens een zware storm ter hoogte van Holyhead, kwam Vanyper echter in aanvaring met de Britse schoener "Oulton" die ten anker lag en vrijwel onmiddellijk zonk. De vrouw van de Engelse kapitein verdronk. De "Daniel" had weinig averij opgelopen maar moest toch Holyhead binnenvaren voor enige reparaties. Daarna stak Vanyper de Atlantische Oceaan over en kwam op 1 augustus te Port-au-Prince aan. Met een lading koffie was hij op 24 december terug in Antwerpen.

Een Engelse rechtbank oordeelde dat de "Oulton" ten onder ging door de fout van kapitein Vanyper. Dientengevolge werd reder De Neuter veroordeeld tot financiële vergoeding aan de reder van de "Oulton" voor de ondergang van diens schoener en ook moest hij opdraaien voor het verlies van de lading die aan boord was, hetzij in totaal 42.192 Fr.

In Antwerpen richtte De Neuter zich tot de verzekeraars van de "Daniel" en via een rechtsgeding slaagde hij er in recuperatie te bekomen van de som van 35.000 Fr., maximaal bedrag waar overigens de "Daniel" voor verzekerd was. De verzekeraars hadden gemeend dat zij enkel verantwoordelijk waren voor de betaling van de eigen schade die de schoenerkof had opgelopen. Volgens de Rechtbank bleek dit echter een verkeerde interpretatie van Art.350 van het Wetboek van Koophandel en werden de verzekeraars (o.a. Le Lloyd Belge) verplicht ook het verlies van de Engelse schoener en lading te vergoeden, weliswaar beperkt tot 35.000 Fr. Begin januari 1858 werd de "Daniel" door het stoomschip "William Wilford" naar Baasrode gesleept om er op de werf van Van Damme een grote onderhoudsbeurt te krijgen. Terug in Antwerpen werden door de grote kraan van het Groot Dok (sinds 1903 "Willemdok") machineonderdelen ingeladen die bestemd waren voor de maatschappij die zorgde voor de spoorwegverbinding tussen Venetië en Lombardije. De afvaart naar Venetië had plaats op 6 april. De overtocht verliep voorspoedig en in Venetië kreeg de "Daniel" een lading maïs aan boord. De terugreis duurde wel erg lang: vertrek uit Venetië op 17 juni en aankomst in Falmouth pas op 24 september. In Falmouth kreeg Vanyper orders om in het Ierse haventje Waterford te gaan lossen.

Anderhalve maand later ving voor de "Daniel" de 18e reis aan: Waterford – Liverpool – Oostende – Brugge. Daarna volgden twee reizen uit Brugge naar Dublin en Liverpool en twee reizen uit Antwerpen naar Liverpool. De 22e reis eindigde in Antwerpen op 2 december 1859.

Op 11 januari 1860 werden de trossen losgegooid voor weer eens een reis naar Liverpool. Vijf dagen later kwam in Antwerpen een bericht toe dat weinig goeds voorspelde: de "Daniel" was in de nacht van 14 op 15 januari gestrand op de beruchte en verraderlijke Goodwin Sands (grote zandbank gelegen ter hoogte van het graafschap Kent) en dreigde te vergaan!

In het zeerapport dat kapitein Vanyper later in Antwerpen bij de Rechtbank van Koophandel indiende zijn nadere details te vinden. Hij schreef dat hij op 13 januari vertrokken was vanaf de rede van Vlissingen. Tijdens de nacht van 14 op 15 januari bemerkte hij om 1h ter hoogte van de Goodwin Sands plots een zwarte boei. Er stond weinig wind en hij trachtte zich van de boei te verwijderen. De wind viel echter geheel en aangezien er een sterke stroming stond werd hij naar de bank gedreven en liep tenslotte vast. Hij poogde vruchteloos terug vlot te komen. Op de avond van 15 januari begon het hard te waaien uit het zuidzuidwesten, de zee werd onstuimig en in de hoop hulp te bekomen schoot hij vuurpijlen af. Er daagde echter geen hulp op en de "Daniel" begon hard te stoten op de bank en te lekken. De pompen konden het lek niet meester en toen er op 17 januari zeven voet water in het ruim stond werden de twee sloepen tewater gelaten.

De kapitein en drie manschappen slaagden er met hun sloep in een Engels schip te bereiken dat ten anker lag. Een Engelse reddingsboot bracht hen vervolgens naar Deal waar Vanyper de nodige schikkingen kon treffen voor de berging van de "Daniel". Het Handelsblad schreef op 19 januari: "...De zeelieden welke door de dealboot gered zyn, zyn by den belgischen konsul M.Hammond ontvangen, welke hun al het noodige heeft bezorgd." De andere sloep van de "Daniel" was gekapseist waardoor de stuurman met drie andere manschappen aan boord moest blijven. Na verloop van tijd kwam een sleepboot hulp bieden en kon de schoenerkof terug vlot getrokken worden. Onderweg naar Deal zonk de zwaar lekkende "Daniel" echter... De zwarte boei waarvan sprake in het zeerapport was waarschijnlijk een laterale stuurboordboei van het toenmalig Brits betonningsstelsel.

#### Archivalische bronnen

- Felixarchief Antwerpen – 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
- Wetboek van Koophandel (1823)
- Jurisprudence du Port d'Anvers (1860)
- Krant Le Précurseur
- Krant Lloyd Anversois
- Krant Het Handelsblad
- Krant Provinciael Antwerpsch Nieuwsblad
- Krant La Flandre Maritime
- Zeemansalmanak (1860)

## Lidmaatschap

Nog enkele leden hebben tot op heden hun lidgeld niet vernieuwd, op zich is dat geen probleem ware het niet dat zij hun stem niet hebben kunnen gebruiken in de algemene vergadering van eerder dit jaar. Het voordeel om tóch nog hun lidgeld te betalen is het feit dat hun lidmaatschap niet onderbroken wordt en dat ze, op die manier, nog steeds stemgerechtigd blijven.

Het lidgeld bedraagt nog steeds €40 voor de gewone leden en €100 voor de ereleden.

Het lidgeld kan gestort worden op rekening nr.: **BE27 7512 1081 3473, BIC AXABBE22**

## Heet van de naald

**Vanaf 26 juni wordt het leven in het museum quasi normaal, de voordeur mag open en er kunnen opnieuw 25 personen in één groep in het museum ontvangen worden.**

**Toch blijven de basisregels noch gehandhaafd, afstandhouden en mondkemperplicht in het museum.**

Tijdens de maanden juli en augustus organiseert het provinciepersoneel, voor de Baasroodse jeugd "Schatten van Vlieg". Hiervoor zal de vlet van de modelbouwschool tijdelijk een onderkomen krijgen in de houten loods. Hierdoor wordt een schuiloord gerealiseerd voor de deelnemende kinderen bij regenweer. Na de vakantie verhuist deze vlet opnieuw naar de modelbouwschool.

## Afval krijgt een nieuw bestaan

Het voorlopig laatste personeelslid dat het provinciebestuur aangeworven heeft om de erfgoedsite Scheepswerven Baasrode is mevr Laila Fermon.

Moest je het mij vragen, deze aanstelling is een schot in de roos!

Laila is aangenomen als manusje-van-alles, met ander woorden, zij wordt beschouwd als een allroundkracht en kan dus ingezet worden voor het oplossen van alle mogelijke klussen.

Zij doet dat ook, verfwerk, reparaties en fiksen van alle mogelijke ongemakken. Méér nog, een aspect dat wij niet verwacht hadden is haar creativiteit. Verspreid over de werf heeft ze de resultaten van haar vindingrijkheid opgesteld, zaken die wij beschouwden als "af te voeren naar het containerpark" heeft zij een nieuwe toekomst gegeven. Achiël, onze huisfotograaf, heeft er kunstzinnige beelden van geschoten, leuk om deze combinatie in onze nieuwsbrief te kunnen vermelden.







Nieuwe aanwinst, Op zondag 20 juni bezorgde mevrouw Karine Gorus ons een schilderij van haar vader Ernest Gorus. Ernest was de zoon van de bekende schilder Pieter Gorus die met zijn scheepje/tentoonstellingsruimte jaren op Zele-dijk gelegen heeft. Het schilderij dateert uit 1988 en geeft een beeld van de werf, vooraleer het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen de gebouwen kocht. In de nieuwsbrief van september zullen wij uitgebreid terugkomen op de familie Gorus.

Teksten Jan Annemans Luc Van Coolput

Correcties Maurits Vernimmen Denise Van Stappen

Foto's en Lay-Out: Achiel Triempont

Creaties op het werfterrein Laila Fermon

