



Nieuwsbrief april 2022





- Voorwoord 3
- Lidgeldden 2022 4
- Aanwinsten 5
- De tewaterlating van het volschip Leopold I 6-12
- Tentoonstellingen 13-16
- Atelier Van Damme, alias de houten loods. 17
- OPROEP 18





Voorwoord

Beste leden van de VZW Scheepvaartmuseum Baasrode en beste sympathisanten,

Het museumseizoen 2022 staat voor de deur. Niet alleen op de site herneemt het leven zoals wij het gewoon waren in het pré-coronatijdperk, het publiek bezoekt opnieuw de erfgoedsite Scheepswerven Baasrode.

De storm Ulysses is over de site geraasd maar ook heel wat veranderingen in positieve zin staan er aan te komen. Het atelier Van Damme wordt grondig gereorganiseerd, de nieuwbouw is niet meer toegankelijk voor het grote publiek en de Scaldis wordt drastisch verbouwd. De site wordt het startpunt van fietstoerisme op de Scheldedijken, zie verder in deze nieuwsbrief.

Verder zal het gewone leven van de VZW zijn gangetje gaan met de erfgoeddag op zondag 24 april, de algemene vergadering op vrijdag 29 april, de OMD op zondag 11 september en de Scheldefeesten op zaterdag 17 en zondag 18 september. Onze botter zal ook dit jaar grondig van uitzicht veranderen, alles wordt klaar gemaakt om op het schip de dekken te leggen. In het Hof van Peene opent de tentoonstelling "De maritieme geschiedenis van Baasrode" op zaterdag 7 mei.

Ook onze bar kan voortaan zonder mondmasker of toegangsticket bezocht worden

Wij hopen jullie dan ook massaal te kunnen ontmoeten op ons terras, een deugddoende babbel is de basis van een goede samenwerking! Van harte wens ik jullie allemaal een geslaagd zomerseizoen 2022.

Jan Annemans
voorzitter





De lidgelden 2022.

April is de laatste maand waarin het lidgeld kan vernieuwd worden, stemgerechtigde leden worden verzocht hun lidgeld te voldoen vóór de algemene vergadering van eind april.

Ter info willen wij nogmaals de nodige gegevens publiceren om het lidgeld te voldoen:

Een volwaardig lid betaalt een bijdrage van €40.

Nieuwe leden worden in de eerstkomende bestuursvergadering aanvaard.

Werkelijke leden zijn leden die hun aanvraag ingediend hebben om dit statuut te verkrijgen. Zij moeten minstens drie jaar volwaardig lid of erelid zijn van de VZW vooraleer zij dit statuut kunnen bekomen.

Huisgenoten van ereleden, werkelijke en volwaardige leden hebben de mogelijkheid lid te zijn aan de prijs van €20.

Het lidgeld kan gestort worden op onze bankrekening:

BNP Paribas Fortis

BE37 0011 3713 3828

BIC GEBABEBB

Met vermelding : lidmaatschap 2022

Leden kunnen steeds gratis de site en de gebouwen bezoeken.

Bovendien hebben zij gratis toegang tot de site Museumhaven Zeeland in Zierikzee.





Aanwinsten

Op zondag 13 februari schonk de heer Robert Vermeersch, lid van onze VZW, ons een merkwaardig schilderij. Het gaat hier over een beerotter die boven ligt op de “houten zaat” van Van Damme.

De werf was gesitueerd op de Driehuizen recht tegenover de eerste appartementsgebouwen die in de straat gebouwd zijn. De zogenaamde “houten zaat” was een onderdeel van de werf Van Damme en was afgesplitst van de oorspronkelijke werf die in 1894 overgeschakeld was van hout- naar ijzerbouw.

In die periode waren natuurlijk nog héél wat houten schepen in de vaart, maar de bedoeling was vooral het contract dat met de reinigingsdienst van Antwerpen liep, verder te kunnen zetten.

Het ging hier over het onderhoud van de beerotters die in dienst voeren van de stad Antwerpen en die moesten onderhouden of hersteld worden. Deze werf is gesloten in 1935.

Het schilderij is niet gesigneerd en niet gedateerd. Het is ingeschreven onder het nummer SMB22070001.

Op het schilderij is te zien hoe huidgangen in de achterstevan verwijderd zijn om te vervangen, daarbij is ook de binnenbetimmering van de woonst zichtbaar geworden.





De tewaterlating van het volschip Leopold I

Op een weergaloze manier heeft de heer Luc Van Coolput opnieuw de levensloop van de Leopold I beschreven, een klein beetje uitleg rond de gebeurtenissen van die dag lijkt mij wel op zijn plaats:

De twee prinsen, de latere Leopold II, hertog van Brabant en zijn jongere broer Philip, graaf van Vlaanderen, werden op 19 april 1852 naar Baasrode gedelegeerd om de tewaterlating van het grootste schip dat op de site zal gebouwd worden, een koninklijk tintje te geven. De heren kwamen per trein naar Dendermonde en per koets naar Baasrode. In tegenstelling tot wat algemeen verwacht werd, weerklonk geen gejoel, Nederland had immers de Schelde gesloten, maar waren de straten versierd met palmboompjes. Na de ontvangst door de burgemeester en de werfbaas, Frans Van Damme, kon gestart worden met de "ceremonie protocolaire", het doorkappen van het laatste end die het schip op zijn plaats hield en het afleveren van de bijlbrief. Het liep eventjes mis toen het schip doorzette tot het in de modder van de overkant zijn roer beschadigde, zo ernstig zal het niet geweest zijn, aangezien het de volgende dagen al in Antwerpen lag om te tuigen. De masten, meer bepaald de ondermasten die tot op het vlak reiken, worden wél degelijk op de werf zélf geïnstalleerd, het zijn de stengen en de ra's die door de tagrijn (de tuiger) aangebracht worden. De genodigden kregen een diner aangeboden dat prompt beantwoord werd door de overhandiging van een siermodel van een zeilboot met razeilen en zilveren couverts voor een uitgebreid gezelschap van 12 personen.

Van dat laatste heeft het museum nog 6 zilveren messen overgeërfd. Elke genodigde had een geborduurd menu naast zijn bord liggen, die diende tegelijk als servet. Aan de muur hing het menu geborduurd in het groot.

Enkele maanden vooraf had de werf twee Venetiaanse schilders uitgenodigd om het plafond te verluchten met plafondschilderingen. Aan het geschenk, het sierbootje, was achteraf nog een heel verhaal gekoppeld.

In 1941, de oorlogsjaren, meerde schipper Frans Van Cleempoel zijn schip aan de meerpalen aan de Driehuizen en roeide met zijn Brabantse boot naar de wal, geladen met een zak graan.



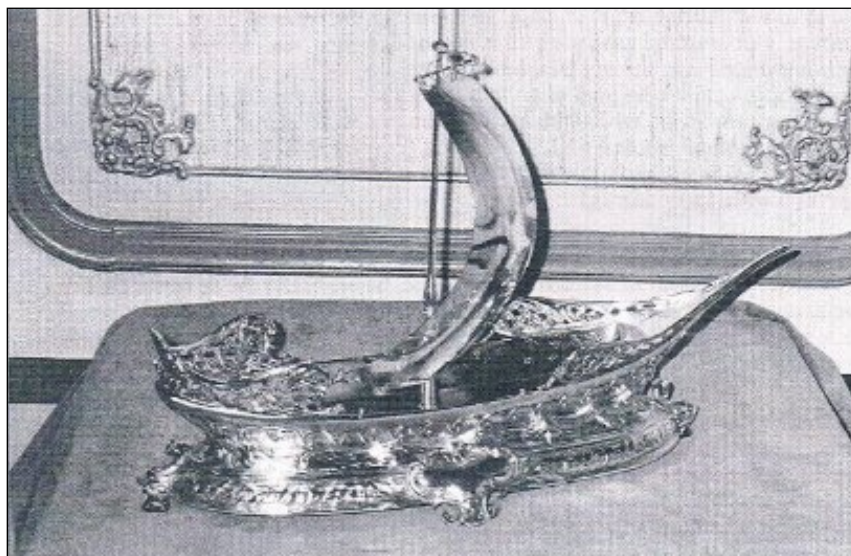
Bij het aanbellen aan de voordeur van de werf meldde hij zich met de woorden, “madammeken, kan ik u plezier doen met een zak graan?” waarop de dame prompt antwoordde “heel zeker, schipperken, maar tot mijn spijt kan ik je niet betalen, kies maar wat je wilt, een schilderij of een vaas, wat je maar wilt”.

Toevallig zag Frans, op de binnenkoer het blauw geverfde siermodelletje staan, hij antwoordde: “met schilderijen kan ik aan boord niets aanvangen, is het goed dat ik dat bootje op de koer mee aan boord neem?”

De ruilhandel werd succesvol afgesloten.

Jaren later, schipper Isidoor, zoon van Frans, kwam thuis in Hoboken. Tot zijn verwondering stond het groot vuil buiten. Door één van de zakken stak de mast van het bootje. Isidoor nam het weer mee naar binnen en plaatste het op de keukentafel. Na de begrijpelijke discussies met zijn vrouw, krabde hij, met een mesje een plekje blauwe verf weg, daaronder blonk het vrijgekomen metaal. Nieuwsgierig geworden nam hij het scheepje onder de arm en trok ermee naar een naburige juwelier, het scheepje bleek te bestaan uit een massieve blok van 4,5 kilogram zilver!

Op zaterdag 18 januari 1997 werd een deeltje van het banket van 1852 in het “koninklijk salon” herhaald, ter gelegenheid van de eerste restauratie die in de meesterwoning uitgevoerd werd. Ook het zilveren scheepje was voor die gelegenheid naar Baasrode gehaald. Dat gaf ons de kans, het model vast te leggen op foto.



Frie Van Der Zwalm, onze toenmalige secretaresse, organiseerde de avond en maakte er een onvergetelijk evenement van. Haar echtgenoot Koen analyseerde de spijsen die in 1852 aan het prinsenpaar aangeboden werden. Na zoveel jaren genieten wij nog steeds van het feest. Eregasten waren mevrouw Denise Van Damme, dochter van de laatste werfbaas Gaston Van Damme, en de heer en mevrouw De Baer, kleinzoon en echtgenote van voornoemde scheepsbouwer. Na afloop van de algemene vergadering stond het Quinten kwintet al in te spelen voor het aperitiefconcert. De 32 leden die ingeschreven waren zaten intussen al aan tafel en kregen champagne en gegratineerde oesters opgediend. In 1852 volgde toen 'Potage Mocketurtle'. Eerst dachten wij dat het schildpadsoep was maar na onderzoek bleek dat niet zo te zijn. 'Moe' wil zeggen (volgens de opzoekingen van Frie) 'nep'. Er volgde dus een nepschildpadsoep met wijngaardslakken i.p.v. schildpadden; deze laatste zijn trouwens beschermd en mogen niet meer tot soep verwerkt worden. Na de soep en een halfuurtje vertellen kwam het tussengerecht: tarbot met kreeftensaus. Na nog een halfuurtje museumrondleiding werd het hoofdgerecht opgediend: lamsmedaillon à la Pompadour (met truffels en champagne). Heerlijk! Het geheel werd afgesloten met gebak en nougat zoals 150 jaar geleden. Het werd een avond om nooit meer te vergeten dank zij de kookclub van Koen. Onze oprechte dank daarvoor.



Het grootste en het mooiste volschip: “Léopold I”

Luc Van Coolput, lid Koninklijke Belgische Marine Academie.

Als negende en laatste bijdrage in de reeks over de zeegaande koopvaardijsschepen gebouwd in Baasrode tijdens de 19e eeuw, wordt hier het volschip « Léopold I » behandeld. Petrus Van Damme was verantwoordelijk voor de bouw van het schip. De “Léopold I” was het grootste zeeschip ooit gebouwd in Baasrode.

Op 1 januari 1852 was Pierre-Jacques Spilliaerdt-Caymax de grootste Belgische reder. Zijn rederij bestond op dat ogenblik uit een vloot van 14 schepen: 3 volschepen, 3 barken, 1 barkgaljoot, 2 brikken, 1 schoenerbrik, 1 schoener, 2 schoenerkoffen en 1 kof. Een aantal schepen had hij tweedehands aangekocht en een aantal andere had hij voor eigen rekening op enkele Belgische werven laten bouwen. Twee schepen, het volschip “Clotilde” en de bark “Stanislas” werden geleverd door Van Damme, te Baasrode. Daarmee was Spilliaerdt-Caymax de belangrijkste klant van Van Damme voor de bouw van koopvaardijsschepen. Op 15 oktober 1849, dezelfde dag dat Van Damme op zijn werf de nieuwe bark “Stanislas” voor Spilliaerdt-Caymax tewater liet lopen, werd eveneens de kiel gelegd voor een nieuw schip voor dezelfde reder. Het zou voor scheepsbouwer Van Damme zijn koninginnenstuk worden, het grootste en mooiste schip ooit gebouwd in Baasrode: een eikenhouten volschip van 656 ton.

Ook voor Spilliaerdt-Caymax werd het nieuw zeilschip het grootste uit zijn vloot. Een naam vinden voor het vaartuig bleek niet moeilijk. Spilliaerdt-Caymax was immers fel koningsgezind. Wegens zijn grote maritieme en commerciële kennis had Koning Leopold I trouwens verscheidene malen op hem beroep gedaan en hem om raad gevraagd.

Bijgevolg dacht de Antwerpse reder voor zijn nieuwe driemaster aan een hommage aan de koning en vroeg diens akkoord om hem als “Léopold I” te mogen dopen. De koning zag natuurlijk geen beletsel en stemde met veel genoegen toe (“...y a gracieusement consenti”). Spilliaerdt-Caymax had reeds voordien een schoener met de naam “Léopold I” bezeten die weliswaar inmiddels vergaan was. Ook had hij één van zijn schepen, een volschip dat hij uit Amerika had aangekocht, de naam “Duc de Brabant” gegeven, naar kroonprins Leopold, Hertog van Brabant.

De bouw van het schip duurde ongeveer 2 ½ jaar. De reden van de vertraging is ons onbekend. Op 19 april 1852 was alles eindelijk klaar voor de tewaterlating.

Voor de gemeente Baasrode werd het een ongelooflijk feest. Spilliaerdt-Caymax had de koning uitgenodigd, doch aangezien deze belet was, waren zijn twee zoons present: kroonprins Leopold en Filips, Graaf van Vlaanderen.

In de kranten werd uitvoerig bericht over heel het feestgebeuren. De prinsen waren rond 14h per trein in Dendermonde aangekomen en werden verwelkomd door een heel aantal personaliteiten “onder het gespel des beijaerds, het gebrom der klokken en het geschut des kanons”. Ze trokken dan verder naar Baasrode waar ze rond 16h aankwamen... “ Deze gemeente leverde wezenlyk het zigt eener aenstaende groot feest op; al de straten, met sparren beplant, sierlyk bevlagt, waren letterlyk met nieuwsgierigen vervuld. Men bemerkte er menigvuldige met smaek vervaerdigde bloemspreken en vlaemsche verzen, tot de omstandigheid betrek hebbende”.

De prinsen namen plaats in een voor de gelegenheid opgetimmerde tribune. Senatoren, volksvertegenwoordigers, de provinciegouverneur, consuls van een aantal landen en vele andere personaliteiten hadden eveneens plaats genomen en luisterden naar de speeches vanwege reder Spilliaerdt-Caymax, scheepsbouwer Van Damme en Vermeire, volksvertegenwoordiger en voorzitter van de Kamer van Koophandel van Dendermonde.

De beide prinsen maakten eerst een rondgang rond de “Léopold I” en rond 17h30 werd het gloednieuw vaartuig gedoopt door de pastoor van de gemeente.

Onmiddellijk daarna “...is de Léopold I in de baren der Schelde gelopen, na dat de hertog van Brabant met eene byl de laetste koorde had afgekapt. De Léopold I is, door zyne grootte en de kleine breedte der Schelde, in den overdyk gelopen, doch met het verhoogen der ty weldra weder vlot gekomen. Des anderendaegs is het schip naer Antwerpen gevoerd om onmiddelyk opgetuigd te worden”.

Na de tewaterlating volgde voor de prinsen en de genodigden een rijkelijk gastmaal. De kroonprins dankte in naam van zijn vader voor de betoonde gastvrijheid en voor de massa blijken van sympathie die hij mocht ontvangen. Hij besloot: “Je bois à la marine marchande belge qui, grâce à vous, Messieurs, peut devenir pour notre pays une source féconde de richesse et de prospérité ». Om 20h keerden de prinsen terug naar Laken. In Baasrode werd nog uitbundig feest gevierd en “heeft men een schoon vuurwerk op de Schelde afgestoken”.

Op 24 april kwam de “Léopold I”, die gesleept werd door de stoomboot “Klok”, in Antwerpen toe. Het schip was feestelijk bevlagd en vuurde bij wijze van begroeting aan de stad enige kanonschoten af.

Op 23 april was het volschip “Fanny” in Antwerpen aangekomen uit New York. Het bracht voor de “Léopold I” de nodige masten en rondhouten (ra’s) aan. Het optuigen had plaats in het Groot Dok (thans Willemdok genaamd).

Net als voor de bouw van zijn volschip “Clotilde” en zijn bark “Stanislas” kon Spilliaerdt-Caymax ook voor de “Léopold I” genieten van een bouwpremie. Het K.B. van 7 januari 1837 voorzag een premie van 30 Fr per ton, maar dan wel beperkt tot 500 ton. Voor de “Léopold I” had Spilliaerdt-Caymax bij de Minister van Binnenlandse Zaken op 10 oktober 1849 de nodige aanvraag ingediend. Door het K.B. van 9 juni 1852 werd hem de premie toegekend, zijnde 500 x 30 Fr, totaal 15.000 Fr. (ongeveer 88.500 €). Met zijn 656 ton was de “Léopold I” op het ogenblik van de tewaterlating het vierde grootste schip van de Belgische koopvaardijvloot. Van Bureau Veritas kreeg het de hoogste quoterings voor de vaart op de Atlantische Oceaan. Het onderwaterschip was, zoals het destijds hoorde, beslagen met koperen platen tegen de aangroei van mos op de houten scheepshuid en tegen beschadiging door de paalworm.

Reder Spilliaerdt-Caymax benoemde Charles Gerberding tot kapitein van zijn “Léopold I”. Gerberding, op 26 februari 1812 geboren in de Nedersaksische gemeente Steinfeld, was geen nieuwkomer in de vloot van de Antwerpse reder. In 1846 en 1847 had hij het bevel gevoerd over de kof “Philomène” en van 1847 tot 1851 maakte hij met de als bark getuigde galjoot “Maria” vier reizen naar Havana en één overtocht naar New York.

Het is opvallend hoeveel buitenlandse kapiteins rond het midden van de 19e eeuw het bevel voerden over onze koopvaardij schepen. Volgens een telling die wij uitgevoerd hebben was voor de Antwerpse, Gentse en andere binnenlandse schepen 50% der kapiteins afkomstig uit het buitenland en dan vooral uit Duitsland (35%). Oostendse, Brugse en Nieuwpoortse reders hadden daarentegen bijna uitsluitend kapiteins in dienst die afkomstig waren uit de kuststreek. Bij de autochtonen uit de kuststreken waren de maritieme geest en traditie veel sterker dan bij hen die afkomstig waren uit het Antwerpse en uit het binnenland.



Spilliaerdt-Caymax zond op het einde van de jaren 1840 en tijdens de jaren 1850 verscheidene malen enkele van zijn schepen naar New York met een aantal emigranten. Hoe die mensen het aan boord van die toch relatief heel kleine schepen stelden tijdens de overtocht in de dikwijls stormachtige Noord-Atlantiek, kunnen we ons thans niet voorstellen. De wetgeving en de reglementering betreffende de vaart met emigranten stonden nog in hun kinderschoenen en van enig comfort voor de emigranten was rond 1850 nog nauwelijks sprake.

Op 25 juni 1852 had de eerste afvaart van de “Léopold I” plaats. Gerberding vertrok met 318 emigranten naar New York. De overtocht duurde 43 dagen vanaf Vlissingen en op 20 augustus zette hij de reis vanaf New York verder naar Havana en Matanzas om dan met 3966 kisten Cubaanse suiker en één kist sigaren naar Antwerpen terug te zeilen.

Eerst werd nog Falmouth aangelopen wegens verlies van zeilen en enige andere averij en op oudejaarsdag 1852 was de “Léopold I” terug in Antwerpen. Voor de tweede reis was New York de bestemming voor 345 emigranten. Op 18 februari 1853 werden de trossen losgegooid en pas op 11 maart kon Gerberding de rede van Vlissingen met een gunstige oostenwind verlaten. New York werd bereikt op 29 april. Deze maal hoefde Gerberding niet naar Cuba te zeilen, doch vond in New York voldoende lading voor de terugreis: reuzel, schorsen, tabak, suiker, katoen, potas, hars, honing, rijst en kaarsen. Op 12 juli eindigde de reis in de thuishaven.

Voor de volgende reis geen emigranten. Gerberding vertrok op 11 augustus naar Newcastle en vervolgens met een lading steenkool naar Havana. De overtocht vanuit Newcastle duurde erg lang: 74 dagen! Op 24 januari 1854 ving de terugreis aan. Met een lading suiker, tabak en sigaren was de “Léopold I” op 15 maart terug thuis.

De vierde reis was ongeveer dezelfde als de eerste: op 2 mei 1854 afvaart naar New York met 430 emigranten en via Falmouth thuiskomst op 6 januari 1855 met een lading suiker uit Havana.

Vervolgens voer Gerberding een laatste maal naar New York. Op 17 april 1855 verliet hij Antwerpen met 396 landverhuizers aan boord. In Havana werden 4048 kisten suiker ingenomen en op 17 oktober kreeg hij in Falmouth orders om in Bristol te gaan lossen. De rondreis eindigde op 5 november.

Er zijn in de maritieme literatuur verhalen gekend over kapiteins die zich helemaal niet bekommerden om het welzijn van de emigranten die ze vervoerden. Gerberding was in elk geval, indien geen absolute uitzondering, dan toch wel een opvallende figuur, want als kapitein was hij wel erg bezorgd over het lot van zijn passagiers. Getuige daarvan een afscheidsbrief die hij ontving van de emigranten toen de “Léopold I” op 15 augustus 1852 op de rede van New York lag, op het einde van de eerste reis. De tekst die hierna volgt (vertaald uit het Frans) spreekt boekdelen en toont aan dat Gerberding wel bijzonder geliefd moet geweest zijn.

“Monsieur le capitaine Gerberding,

Vooraleer van U afscheid te nemen hebben ondergetekenden, passagiers aan boord van het schip Léopold I dat onder Uw bevel staat, hier, in het zicht van hun nieuw vaderland, het groot genoegen U hun erkentelijkheid uit te drukken voor niet alleen de voortreffelijke manier waarop U het schip heeft gevoerd, doch ook voor de vaderlijke zorgen die U heeft besteed aan alle passagiers, zonder onderscheid. Iedereen heeft Uw bezorgdheid voor onze gezondheid opgemerkt en heeft de manier vastgesteld waarop U ons heeft ondersteund door te zorgen voor netheid en door ons zoveel mogelijk de vrije loop te laten aan boord. Door Uw opmerkelijke geest van verzoening en tevens van strengheid heeft U alle mogelijke ruzies in de kiem gesmoord. Zieken werden door U met veel geduld en liefde bijgestaan, hetzij door het verstrekken van de passende geneesmiddelen, hetzij door alle andere middelen die in Uw macht lagen. In één woord, U heeft bevestigd dat Uw reputatie van menslievende kapitein en bekwame zeeman meer dan verdiend is. Ontvang dus onze oprechte dank en wees overtuigd van het feit dat, waarheen het lot ons ook voert, wij steeds onze schitterende kapitein Gerberding indachtig zullen zijn. (Namen en handtekeningen van de emigranten)”

Ook op 30 juni 1854 werd door de Belgische en Duitse emigranten voor kapitein Gerberding op de rede van New York een prachtig blijk van bijzondere dank geschreven:

“Vervuld van gevoelens van de hoogste erkentelijkheid jegens onze waardige en eerbare kapitein Gerberding, zowel wegens de kundigheid waarmee hij zijn schip heeft gevoerd als wegens zijn gediensstige houding jegens alle passagiers, zonder uitzondering, menen wij dat het onze taak is hier uitdrukking te geven aan onze oprechte dankbaarheid. Wij kunnen getuigen dat het, van alle schepen die de oceanen bevaren, de *Léopold I* is waar de meeste orde heerst, de grootste vrijheid en de meest opvallende gediensstigheid, vooral wanneer we in overweging nemen het feit dat hij zich tot algehele voldoening van ons allen heeft gekweten van zijn dikwijls moeilijke taken: gezagvoerder van het schip, rechter, voogd, beschermheer, geneesheer. Hij heeft al die taken vervuld op eerbare wijze, met zachtmoedigheid en in alle onpartijdigheid. Zelfs wanneer hij in bepaalde gevallen met enige strengheid moest optreden bleef zijn goedheid ons sparen. Des te meer zijn we hem dankbaar omdat we dikwijls andere emigranten hebben horen klagen over de brutaliteit vanwege andere kapiteins. Wij herhalen het: onze waardige kapitein Gerberding heeft zich op nobele wijze gekweten van de moeilijke taak op perfecte wijze de orde te handhaven te midden van meer dan 400 mensen die de overtocht in zeer beperkte ruimte hebben meegemaakt. Om al deze redenen voelen wij de noodzaak hier publiekelijk onze oprechte dank te betuigen en wij getuigen ten aanzien van de ganse wereld dat kapitein Gerberding ons gedurende de ganse reis heeft behandeld als een echte vader. Ook moeten wij dank zeggen aan Mevrouw Gerberding, zijn achtenswaardige echtgenote, die ons tijdens de reis vergezelde en voor ons zorgde en ons troostte wanneer we het moeilijk hadden. Moge de goede God onze kapitein Gerberding en zijn achtenswaardige echtgenote belonen en zegenen. Adieu aan kapitein Gerberding, adieu aan zijn waardige echtgenote...”

Na de vijfde reis van de “*Léopold I*” gooide Spilliaerd-Caymax het over een andere boeg en zag waarschijnlijk meer brood in een andere bestemming. Vanuit Cardiff vertrok zijn schip op 26 januari 1856 naar Calcutta met een lading steenkool. De overtocht via Kaap de Goede Hoop duurde bijzonder lang: 173 dagen! De “*Léopold I*” was geen clipper! De kortste afstand Cardiff – Calcutta bedraagt ongeveer 11500 zeemijl. Een zeilschip moet natuurlijk met tegenwinden rekening houden en kan onmogelijk die kortste weg aanhouden zoals een stoomschip, zodat de afgelegde afstand heel wat langer wordt. De “*Léopold I*” legde gemiddeld 66 zeemijl per etmaal af, hetgeen neerkomt op een gemiddelde snelheid van slechts 2,75 knopen... Helemaal uitzonderlijk is dit niet en we kennen nog heel wat andere gevallen waar zeilschepen af te rekenen hadden met tegenwinden, windstiltten en stormen die een voorspoedige en snelle overtocht danig tegenwerkten. Voorbeelden zijn zelfs legio... De schoenerkof “*Mercator*” voer in 1840 in 103 dagen van Vlissingen naar Havana, de bark “*Edmond Meert*” had in 1869 164 dagen nodig voor Callao - Oostende, het volschip “*Jeanne Meyer*” kwam in 1867 pas na 201 dagen van Singapore in Londen aan, voor het volschip “*Schaldis*” duurde de overtocht van Akyab naar Falmouth in 1865 166 dagen en in 1871 zelfs 179 dagen, enz...

De terugreis van de “*Léopold I*” van Calcutta naar Londen duurde nog langer dan de heenreis: 190 dagen! Men kan zich afvragen of het schip tijdens die zesde reis problemen kende. Het is zeer waarschijnlijk dat het, net als zovele andere houten vaartuigen, te kampen kreeg met lekkages, veroorzaakt door het werken van de houten beplanking van de scheepsromp of door aantasting van de scheepshuid door droogrot. Wanneer bij de bouw van een houten vaartuig hout werd gebruikt dat niet genoegzaam was gedroogd en te “groen” was, kon namelijk schimmelvorming ontstaan die het hout poreus maakte en ernstige lekkage veroorzaakte.



In het geval van de “Léopold I” blijkt wel degelijk enige sprake te zijn geweest van droogrot, maar na de aankomst in Londen op 10 april 1857 werd de “Léopold I” door de experts van Bureau Veritas bezocht en in mei verder gekeurd in de hoogste klasse, zodat er blijkbaar toch niets te ernstigs mis was met het schip. Waarschijnlijk werd in Londen een deel van de scheepshuid vervangen door onaangetast hout.

Eind juni 1857 ving de laatste reis van de “Léopold I” aan en het werd weer eens een lange reis. Van Londen ging de tocht naar Beypore en Cochin, gelegen op de zuidwestelijke kust van India. In de Kuria Muria eilanden ging Gerberding een lading guano inslaan. Kuria Muria bestaat uit een vijftal kleine eilanden die gelegen zijn aan de kust van Oman. De eilandjes werden in 1854 aan Groot-Brittannië overgemaakt en in 1967 teruggegeven aan het sultanaat Oman. De guano die er geladen werd was echter van mindere kwaliteit en was niet te vergelijken met de guano die destijds uit Peru werd aangevoerd. Van Kuria Maria voer de “Léopold I” terug naar Cochin. Op 10 mei 1858 ving de terugreis aan vanuit Cochin. De overvaart naar Londen duurde uitzonderlijk lang. Details zijn ons jammer genoeg niet bekend. Wel werd St. Helena aangelopen van 3 tot 4 september en op 27 november voer Gerberding de baai van het Ierse Queenstown (thans Cobh) binnen met enige averij. Na reparaties kon op 18 februari 1859 het anker gelicht worden in Queenstown en op 1 maart kwam de “Léopold I” in Londen aan.

Terwijl het schip op reis was naar India moet Spilliaerd-Caymax in ernstige financiële problemen terecht gekomen zijn. Op 9 oktober 1857 verkocht hij bij notariële akte de “Léopold I” aan de Banque d’Anvers. In Amerikaanse registers werd dan A. Nottebohm als reder vermeld. Het schip heeft na de aankomst in Londen verder niet meer gevaren onder Belgische vlag. Gerberding monsterde op 23 juli 1859 af in Londen en in februari 1860 werd de “Léopold I” in de Britse hoofdstad tenslotte verkocht aan Britten. Of het volschip verder nog gevaren heeft onder Britse vlag konden we niet achterhalen. Spilliaerd-Caymax werd op 11 november 1858 failliet verklaard, bovendien met terugwerkende kracht en ingang op 12 mei. Op die datum bezat hij nog een achttal schepen. De impact van het faillissement op het verder bezit van die vloot is erg verwarrend en onduidelijk. Toch bleek hij op 14 juni 1859 een concordaat te bekommen waardoor hij alle schulden beloofde te vereffenen zodat hij dus verder eigenaar bleef van zijn acht schepen.

Tenslotte kan nog vermeld worden dat kapitein Gerberding van de “Léopold I” overging naar het volschip “Clotilde” dat eveneens eigendom was van Spilliaerd-Caymax. Op 27 maart 1863 beëindigde hij zijn loopbaan van zeeman.

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)
- Relevé des navires de mer construits en Belgique, avec primes, depuis 1837 (Nationaal Scheepvaartmuseum)

Gedrukte bronnen

- Registers Bureau Veritas
- New York Maritime Register (1858)
- American & Foreign Shipping Register (1859, 1861)
- Moniteur Belge
- Jurisprudence du Port d’Anvers (1858, 1859, 1860)
- Krant Le Précurseur
- Krant Lloyd Anversois
- Krant Gazet van Dendermonde (met dank aan Koen De Vriese)
- Krant Het Handelsblad
- Krant Provinciael Antwerpsch Nieuwsblad
- Krant Journal du Commerce d’Anvers
- Zeemansalmanak (1859, 1860)
- Stieler’s Handatlas (1915)



Tentoonstelling “De maritieme geschiedenis van Baasrode”.

Op vrijdag 7 mei wordt de tentoonstelling “De maritieme geschiedenis van Baasrode”, officieel geopend in de tentoonstellingsruimte van het Hof Van Peene.

Vanaf die datum zijn de gelijknamige boeken, tevens te koop, zowel in het Hof van Peene als op de Provinciale erfgoedsite Scheepswerven Baasrode.

De verkoopprijs blijft onveranderd op €26 per exemplaar.

Tentoonstelling “Aan dek”

Aangezien de eerste verdieping en het gelijkvloers van de nieuwbouw een andere invulling krijgen, heeft de VZW de gelegenheidstentoonstelling “De maritieme geschiedenis van Baasrode” en een aantal losse voorwerpen uit de nieuwbouw verwijderd. Tegelijk is van de gelegenheid gebruik gemaakt om in de galerij een nieuwe tentoonstelling op te bouwen. Deze opstelling heeft de naam gekregen: “Aan dek”.

De reden ligt voor de hand, enkel materiaal dat op het dek van een binnenschip te vinden is, is opgesteld in deze ruimte. Ook hebben wij van de gelegenheid gebruik gemaakt om elk voorwerp van een aangepaste uitleg te voorzien. Ten behoeve van de landrotten publiceren wij hierbij de beschrijving die bij elk voorwerp is opgesteld, de volgorde is zodanig behouden dat de bezoeker niet op zoek moet gaan in de tentoonstelling, hij kan de beschrijving lezen bij het passeren van elk item.

Wasbak

De schepen beschikten niet over sanitaire voorzieningen. Alle schepen hadden wel, op het achterdek, een wasbak staan, gemonteerd op een statief, een ‘draai over boord’. Het waswater werd direct uit rivier of kanaal geschept met de puts. Als de waspartij achter de rug was, werd de wasbak overboord gedraaid om het waswater weg te laten lopen, terug de rivier in.





Brettelhaak

In de tijd dat het merendeel van de binnenvaart bestond uit sleepschepen kon een volledige sleep bestaan uit een sleepboot met maximaal zes schepen, twee aan twee.

Elk schip gaf zijn eigen sleepdraad door aan de sleepboot om hem op de sleephaak te beleggen.

De schepen die het eerst moesten afhaken werden steeds achteraan gelegd.

Om te vermijden dat de romp van de voorliggende schepen zou beschadigd worden, werden deze sleepdraden van de achterste schepen in zogenaamde brettelhaken gelegd, drie per zijde.

Elke brettelhaak was voorzien van een “brettelend” om de hoogte van de haak aan te passen, aangezien zowel geladen als lege schepen moesten kunnen gesleept worden.





Garde manger

Het is pas nadat de schepen werden voorzien van elektrische stroom dat in het stuurhuis koelkasten verschenen. Toch moesten in vroegere tijden de opvarenden voorzien worden van relatief vers voedsel.

Aardappelen en uien waren standaard aanwezig aan boord; voedsel dat van vliegen en andere insecten moest gevrijwaard blijven werd opgeslagen in de "garde manger".

Deze kreeg zijn plaats achteraan op de luiken.

De wind speelde doorheen de kast en fungeerde op die manier als koelelement.





Lenspomp

Ten allen tijde moet de lading van een schip droog blijven, daarom is elk schip uitgerust met één of meerdere lenspompen.

De pompkasten lopen vanaf het gangboord of het dek tot onder de laadvloer in het ruim.

Zowel voor als achter, bakboord en stuurboord werden pompkasten voorzien, een schip kan immers slagzij maken.

Na het gebruik van de lenspomp wordt deze verwijderd en wordt de pompkast afgesloten met het zgn. pompkastdeksel. De lenspomp rust op twee “teenhaken”

Schoorbanden

Schoorbanden zijn een onmisbaar element bij het gebruik van schoorbomen, zij dienen om bomen op de juiste afstand te houden en te fixeren. Zij zijn links of rechts geslagen naargelang welke kant zij moeten gebruikt worden

Trekzeel

Trekzelen werden gebruikt voor het jagen van schepen via het jaagpad.

Het waren de schipperin of de kinderen die dergelijke zelen over de schouders kregen en verbonden werden met het te jagen schip bij middel van een 80m lange jaaglijn.

Naast een kanaal was er maar aan één kant een jaagpad, denken wij maar aan de “Tragel” van Dendermonde naar Aalst. Opgaande schepen werden gejaagd via de 2 meter hoge kanaalmast, afdalende schepen trokken via de 9 meter hoge “grote” mast. Op die manier liepen de sleeplijnen van elkaar kruisende schepen over elkaar.

Bij het verlaten van de tentoonstellingsruimte vinden wij rechts van het trapje tenslotte nog drie voorwerpen:

Stootzak

Stootzakken - in schippersterminologie “kurken zak” - werden dikwijls door de schipper zelf geknoopt en gevuld met kurken. Ze werden tussen de schepen gehangen en moesten verhinderen dat de romp van naastliggende schepen beschadigd werd.

Gemakblok

Deze blokken werden “gemakblokken” genoemd omdat zij heel gemakkelijk een touw lieten inscheren, je moest maar de grendel openen en het touw kon ingeschoren worden zonder de tamp van het touw helemaal door de blok te moeten trekken.

Woelmand

Houten schepen zoals houten walen en bakken van Charleroi hadden de eigenschap te lekken na langdurend leeg liggen. Bij het opnieuw laden kwamen de opengetrokken naden onder water te liggen.

De schipper hing woelmanden overboord, gevuld met zemelen of paardenvijgen. De vezels trokken, met het insijpelend water, in de naden en verhinderden op die manier het ergste lekken. Het spreekt voor zich dat de vaste opstelling van scheepsmodellen, schilderijen en gebruiks-voorwerpen onveranderd gebleven is.



Atelier Van Damme, alias de houten loods.

Vanaf april organiseert het provinciebestuur een nieuwe tentoonstelling in het atelier Van Damme.

Deze tentoonstelling zal een beeld ophangen van de scheepsbouw vanaf Baasrode, stroomafwaarts tot Rupelmonde.

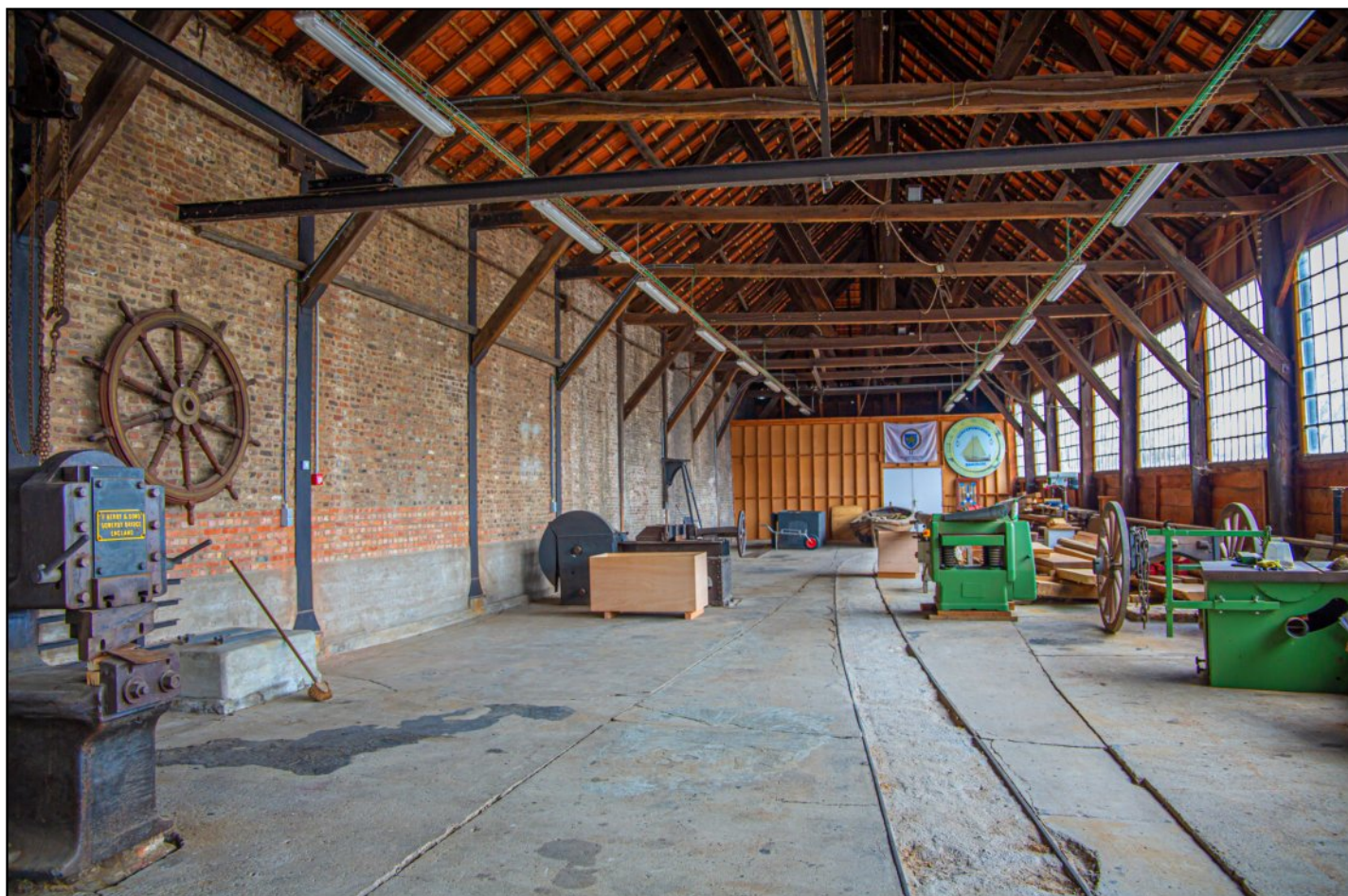
De bezoeker krijgt een overzicht van de verschillende werven die binnenschepen bouwden.

Na het bezoek aan het atelier, dat als startpunt van een fietstocht opgevat is, neemt de fietser het veer aan de kerk van Baasrode, volgt de dijk op de linkeroever, ofwel tot het veer van Tielrode, ofwel de Mirabrug in Hamme. Van daar fietst hij verder langs de linkeroever van de Durme om vanaf Temse opnieuw de Scheldedijk te volgen om tenslotte, als keerpunt de CNR-werf in Rupelmonde te bereiken. Bij de terugrit neemt hij de Scheldebrug in Temse en volgt de Scheldedijk, via Weert, Branst, Mariekerke en Sint-Amands om uiteindelijk aan het startpunt op de provinciale erfgoedsite in Baasrode toe te komen. Het geheel is opgevat als een dagtocht.

Om deze tentoonstelling degelijk te kunnen opbouwen is Marco, de werfleider van Nieuwboer, op vrijdag 18 maart, naar de werf gekomen, geassisteerd door onze vrijwilligers en Laila van de provincie.

Al het hout voor de bouw van onze botter is verhuisd naar de kant van het droogdok, de boten zijn herschikt en de startmotor van de rijnkasmotor is verplaatst zodat er een mooi parcours ontstaat om de overzichtstentoonstelling te bekijken en geïnformeerd te zijn over wat men, in de loop van zijn/haar fietstocht kan beleven.

Deze tentoonstelling zal vijf jaar te bezichtigen zijn.



OPROEP

Op maandag 7 maart overlegde het bestuur van de VZW Scheepvaartmuseum Baasrode, in haar bestuursvergadering, de mogelijkheid om in 2023 een herdenkingstentoonstelling te organiseren met als thema "Vlassenbroek 1953-2023". Aanleiding was natuurlijk dat de overstromingsramp volgend jaar al 70 jaar achter de rug ligt.

Niet alleen zullen wij de aandacht trekken op het Vlassenbroek van 1953 maar vooral op het herboren Vlassenbroek van 2023 met zijn overstromingsgebied en de talrijke mogelijkheden die dat gebied zal openen voor het gehucht.

Op donderdag 17 maart kwam het verlossende bericht; "de algemene directie van De Vlaamse waterweg" gaat akkoord om een tentoonstelling op punt te zetten in de meesterwoning van de erfgoedsite Scheepswerven Baasrode. Alle ruimten van het gebouw zullen ingericht worden met de gepaste informatieborden over het overstromingsgebied en de talrijke mogelijkheden die daarmee gepaard gaan. Met deze doen wij een warme oproep aan de bevolking van Baasrode om fotomateriaal uit 1953 te bezorgen. Het museum is open, elke zaterdag en zondag van 14.00u tot 18.00u.

Wij vragen met aandrang, ook de persoonlijke gegevens bij te voegen. Het spreekt voor zich dat de originele foto's terugbezorgd worden.

Het bestuur.

Teksten : Jan Annemans - Luc Van Coolput

Correcties : Maurits Vernimmen - Denise Van Stappen

Fotografie en lay-out : Achiel Triempont





Foto: Achiel Triempont