



Scheepvaartmuseum Baasrode vzw

Nieuwsbrief januari 2022



Nieuwsbrief uitschrijven

Sint-Ursmarusstraat 137
9200 Baasrode

info@scheepvaartmuseumbaasrode.be



- Hoofdpagina: Atelier Van Praet
- Voorwoord
- In memoriam Gilbert Goossens
- Vernieuwing lidmaatschap
- De bark Stanislas
- Een fietspad over de werf
- Botterwerkzaamheden oktober 2021
- Tentoonstelling
- Aanvulgalerij



Foto: Achiel Triempont

Woordje vooraf van de voorzitter

Geachte leden en sympathisanten,

Op de eerste plaats wil ik jullie, in naam van het bestuur van de VZW Scheepvaartmuseum Baasrode, het allerbeste wensen voor 2022. Méér dan ooit moeten wij de nadruk leggen op "een goeie gezondheid". Corona is daar de grote aanstoker van! Diegenen die dachten dat Corona een voorbijgaand fenomeen was, is bedrogen uitgekomen.

Toch heeft het bestuur van onze vzw er alles aan gedaan om het vooropgestelde programma zo getrouw mogelijk uit te voeren. Er werd aandacht besteed aan vergaderingen, wat geen verloren tijd bleek te zijn, nieuwe aanwinsten werden geboekt, er werd gebouwd aan de botter en er werd verhuisd in het museum.

Tot onze spijt hebben wij ook leden moeten afstaan, dit is de gewone gang in het leven van een mens maar toch doet dat pijn. Wij hebben niet alleen mensen moeten afgeven, ook nieuwe leden zijn tot de vereniging toegetreden, wij wensen deze nieuwkomers dan ook van harte welkom in ons midden, beste scheepvaartliefhebbers.

Ondanks mejuffer Corona zullen wij in 2022 trachten een volledig programma aan het publiek voor te stellen.

Dit alles kunnen jullie lezen in deze eerste nieuwsbrief van 2022. Wat er ook moge gebeuren, beste mensen, altijd positief blijven is de boodschap, op die manier komen wij er!

Jan Annemans

voorzitter VZW Scheepvaartmuseum Baasrode



Afscheid van de heer Gilbert Goossens

Afscheid van de heer Gilbert Goossens

Gilbert werd geboren op 30 oktober 1942 en overleed op 6 december 2021. Hij is de echtgenoot van Lutgarde Stobbelaers en de vader van Stijn, de boekhoudexpert van onze vzw. Gilbert was ere-adjutant van de Brandweer van Baasrode. Velen herinneren zich zijn expertise bij de overstroming in 1976. Gilbert, van beroep tandtechnicus, woonde met zijn jonge gezin een aantal jaren in de woning van André Van Damme, op de site van de scheepswerf in Baasrode. In die periode heeft hij de bedrijvigheid en de werkzaamheden in het atelier Van Praet van kortbij meegemaakt. Later verhuisde het gezin naar de Mandekensstraat waar Gilbert zijn tandheelkundig labo installeerde. Gilbert was ook een prima kok, was geëngageerd in verschillende Baasroodse verenigingen en heeft talloze eetfestijnen mee georganiseerd. Gilbert was vele jaren lid van onze vzw Scheepvaartmuseum Baasrode en is ook een periode bestuurslid geweest. Met verdriet nemen we afscheid van een man met het hart op de juiste plaats.

Aan Lutgarde en Stijn: onze oprechte deelneming!



Foto: Achiel Triempont



Vernieuwing van het lidmaatschap

Een nieuw werkingsjaar, een nieuwe start, het is nu stilaan tijd om het lidmaatschap te vernieuwen. Even opfrissen, de lidgelden worden ook dit jaar niet verhoogd! Een erelid betaalt jaarlijks minimum €100, dit houdt niet in dat deze persoon automatisch stemrecht heeft. 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 bekomen, 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



Driemastbark Rosa

Scheepsmodel gebouwd door AF Welvis op de werf van Van Damme Baasrode

Bouwjaar eind 19de eeuw.

Archief Jan Annemans



Foto: Achiël Triempont

DE DRIEMASTBARK « STANISLAS »

In de loop van de 19e eeuw werden te Baasrode, voor zover bekend, 9 zeegaande koopvaardijschepen gebouwd. Bij Van Praet liep in 1826 de kof "Brusselaer" van stapel, in 1837 gevolgd door de pleit "Persévérant". Van Damme nam 7 schepen voor zijn rekening : de brik "Baesrode" (1827), de schoenerkof "Mary" (1833), het volschip "Clotilde" (1848), de bark "Stanislas" (1849), de schoenerkof "Daniel" (1850), het volschip "Leopold 1" (1852) en tenslotte de brik "Adele" (1859). Het is onze bedoeling de carrière van deze 9 schepen te beschrijven in evenveel edities van dit blad en we beginnen de reeks met de bark "Stanislas".

Luc Van Coolput, lid Koninklijke Belgische Marine Academie

Toen ons land in 1830 onafhankelijk werd kregen de handelaars die betrekkingen hadden met het buitenland het erg moeilijk. Vooral de reders zagen hun commerciële mogelijkheden smelten als sneeuw voor de zon. De Nederlandse vlag was in alle overzeese gebieden bekend en gerespecteerd, doch de gloednieuwe Belgische vlag moest zich nog gaan kenbaar maken en vertrouwen trachten te verwerven in de wereldwijde handel.

Onze belangrijkste reders weken bijna allen spoedig naar Nederland uit om, met hun schepen die dan onder Nederlandse vlag bleven varen, verder te kunnen genieten van de voordelen die o.a. door de Nederlandse Handelsmaatschappij werden geboden.

Toen ons land in 1830 onafhankelijk werd kregen de handelaars die betrekkingen hadden met het buitenland het erg moeilijk. Vooral de reders zagen hun commerciële mogelijkheden smelten als sneeuw voor de zon. De Nederlandse vlag was in alle overzeese gebieden bekend en gerespecteerd, doch de gloednieuwe Belgische vlag moest zich nog gaan kenbaar maken en vertrouwen trachten te verwerven in de wereldwijde handel.

Onze belangrijkste reders weken bijna allen spoedig naar Nederland uit om, met hun schepen die dan onder Nederlandse vlag bleven varen, verder te kunnen genieten van de voordelen die o.a. door de Nederlandse Handelmaatschappij werden geboden.

Aldus verlieten van eind 1830 tot 1835 onze grootste en beste schepen, 43 in totaal, ons grondgebied. Ze bleven de Nederlandse vlag hijsen met overwegend Rotterdam als thuishaven. Het waren 28 volschepen en verder nog 4 barken, 8 brikken, een galjoot, een kof en een galjas. Na de exodus van al die vaartuigen telde onze nationale koopvaardijvloot eind 1835 nog slechts 2 volschepen en 4 barken, benevens een groot aantal kleinere of meer lokale scheepstypes (brikken, schoeners, koffen, galjoten, pleiten, bijlanders e.d.).

De Belgische regering had reeds spoedig beseft dat er moest ingegrepen worden om nieuwe exportmogelijkheden op te zoeken voor ons land en om voor de Belgische vlag een plaats te veroveren in de wereldhandel. Er moest hulp geboden worden aan de reders die met hun schepen in eigen land gebleven waren en vooral aan hen die ondernemend genoeg waren om te trachten de verloren gegane handelsrelaties terug op te bouwen of nieuwe horizons te verkennen. In die zin volgden dan vanaf 1832 verscheidene maatregelen die al dan niet met succes bekroond werden. Eén van die maatregelen was het toekennen van premies om de nieuwbouw van schepen te stimuleren en aldus onze koopvaardijvloot uit te breiden.

Nadat in 1836 in de Kamer en in de Senaat eindeloos lang werd gediscuteerd over het eventueel toekennen van premies aan reders die nieuwe schepen zouden laten bouwen, verscheen op 7 januari 1837 dan toch het K.B. waarbij effectief beslist werd premies uit te betalen. Er moest wel aan een aantal voorwaarden voldaan worden : de schepen moesten minstens 100 ton meten (één ton was gelijk aan een inhoud van 1,5m³) en op Belgische werven gebouwd worden. De premie bedroeg 24 Fr per ton ofwel 30 Fr indien de romp van de schepen met metaal gedubbeld was. De vaartuigen moesten gedurende minstens 5 jaren onder Belgische vlag blijven varen en er moest een welbepaalde administratieve procedure gevolgd worden om daadwerkelijk de premie te ontvangen na controle door de bevoegde instanties. Met het “dubbelen” van de romp werd bedoeld het bekleden van het onderwaterschip met ijzeren, zinken of, beter nog, koperen platen om de romp te beschermen tegen aangroei van allerlei fauna en flora en tegen beschadiging door de paalworm.

De wet werd telkens voor 3 jaren verlengd en bleef van kracht tot 1 januari 1852. Dat de wet effect had valt niet te loochenen : van 1837 tot eind 1851 liepen in ons land iets meer dan 80 schepen van stapel voor dewelke de reders aanspraak op de premies konden maken. Ook de twee werven van Baasrode leverden hun bijdrage in de nieuwbouw : voor de premies kwamen bij Van Praet de “Persévérant” en bij Van Damme de “Clotilde”, “Stanislas”, “Daniel” en “Leopold 1” in aanmerking.

In 1848 werd door Van Damme het volschip “Clotilde” afgeleverd aan de Antwerpse reder Spilliaerdt-Caymax. Het volgend koopvaardijship dat op de Baasroodse werf werd gebouwd, de driemastbark “Stanislas”, was eveneens voor dezelfde reder bestemd. Oorspronkelijk was de naam “Gouverneur” voorzien geweest, doch om een of andere reden werd “Stanislas” de definitieve naam van de nieuwe bark.

Pierre-Jacques Spilliaerdt-Caymax, geboren in 1816, was een bijzonder ondernemend man, lid van diverse commissies en vooral in de maritieme wereld zeer actief. Rond 1850 was hij de grootste Belgische reder. Hij bezat in totaal 27 koopvaardijschepen : 6 volschepen, 5 barken en een aantal brikken, schoeners en koffen. In 1858 ging hij failliet, doch bezat daarna toch nog een paar schepen en wel tot 1869.

Op maandag 15 oktober 1849 werd de “Stanislas” met veel feestgedruis tewater gelaten. De gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen, De Jaegher, was aanwezig, samen met een aantal andere personaliteiten en een massa volk. Onmiddellijk na de tewaterlating werd de kiel gelegd van een volgend vaartuig voor Spilliaerdt-Caymax : het volschip “Leopold 1”.

De “Stanislas” was een driemastbark, hetgeen dus betekent dat de fokkemast en de grote mast vierkant getuigd waren, terwijl de bezaanmast langsscheeps getuigd was. Na een paar dagen werd de bark door de staatssleepboot naar Antwerpen gesleept alwaar hij op 28 oktober aankwam. In het droogdok, gelegen aan het Kattendijkdok, werd het onderwaterschip met koper gedubbeld. Aangezien het vaartuig 452 ton mat en gedubbeld was moet de reder van overheidswege een premie ontvangen hebben van 452 x 30 Fr, hetzij 13.560 Fr – voor die tijd een behoorlijk bedrag.

Spilliaerd-Caymax ging vervolgens voor een tweede maal genieten van een subsidie vanwege de regering. Immers, in 1841 had de regering een nieuwe maatregel genomen om te trachten de export van Belgische goederen te stimuleren. Er zouden subsidies toegekend worden aan reders die zich engageerden hun zeilschepen te doen deelnemen aan regelmatige lijndiensten. De vrachtprijzen moesten laag gehouden worden om met zekerheid de goederen te kunnen verkopen, doch de subsidies moesten eventueel verlies ruim compenseren. Er werden lijndiensten ingericht naar diverse verre bestemmingen : New York, Rio de Janeiro, de Levant, Valparaiso, enz... De afvaart had enkele malen per jaar plaats op vooraf bepaalde data.

Vanaf 1843 werden ook Singapore en Batavia als bestemming aangeduid en de premie bedroeg 50 Fr per ton, doch wel beperkt tot 250 ton. Voor de afvaart naar Singapore die bepaald was op 15 november 1849 werd door Spilliaerd-Caymax de “Stanislas” als kandidaat ingeschreven en ook aangenomen door de commissie die de opdrachten toekende. Om in aanmerking te komen moest een schip minstens 250 ton meten, gedubbeld zijn en in uitstekende staat verkeren. Er waren nog andere verplichtingen : de lading moest uiteraard uit Belgische producten bestaan, er moesten poststukken gratis vervoerd worden ten belope van maximum één ton en twee passagiers moesten kunnen meevaren als commerciële agenten aangeduid door de regering, waarbij elk van hen tot 5 ton aan goederen gratis moest mogen meenemen. Bovendien moesten 2 leerlingen van de zeevaartschool inschepen.

Tot kapitein van de “Stanislas” werd aangesteld Jean-Baptiste Gombeer, geboren te Antwerpen op 15 maart 1806. Gombeer voer sinds 1845 als kapitein en dan nog wel aan boord van schepen van Spilliaerd-Caymax : de schoener “Leopold 1”, de schoenerbrik “Rembrandt” en de bark “Vierge Marie”. De totale bemanning van een zeilschip als de “Stanislas” moet uit ongeveer 15 man bestaan hebben. Van de experten van het classificatiebureau Bureau Veritas ontving de “Stanislas” een kwotering van “5S L”, hetgeen betekende dat het schip voldoende goed werd geacht voor de lange omvaart (L = “long cours” en 5S betekent “vijf zesden”).

Op 7 december 1849 vertrok de “Stanislas” uit Antwerpen. Aangezien de afvaart 22 dagen na de officieel vastgelegde datum (15 november) plaats had werd wel een boete opgelegd in de vorm van een aftrek van het subsidiebedrag ! Op de rede van Vlissingen moest de “Stanislas” dan nog 6 dagen wachten op een gunstige noorden- of oostenwind, want in het Kanaal opboksen tegen een zuidwestenwind was ondoenbaar. Na een lange overtocht van 145 dagen werd Singapore op 7 mei 1850 bereikt. Het Provinciael Antwerpsch Nieuwsblad had inmiddels in zijn editie van 20 mei geschreven : “De Belgische drymaster “Stanislas”, kap.Gombeer, hebbende 100 dagen zee van Antwerpen, was op 24 maart te Singapoer, noch te Anjer nog niet verschenen”. Het duurde destijds erg lang vooraleer men nieuws kon ontvangen van een schip dat lange reizen ondernam en menigmaal was er aanleiding tot enige ongerustheid.

De lading werd in Singapore verkocht en op 2 juni kon het anker gelicht worden met bestemming Antwerpen. De retourlading bestond uit “7377 sacs riz, 1 partie bois de sapan, 5 colis porcelaine, 3 caisses plantes et 2 barils vin”. Onderweg moest de bark echter in de Indische Oceaan zwaar stormweer verduren en diende op 16 september na een wel heel erg langdurige overtocht Kaapstad binnen te lopen voor reparatie van geleden schade. Er moest o.a. een nieuw roer gemaakt en gemonteerd worden. Op 10 oktober kon de terugreis verder gezet worden (het “zeerapport” vermeldt : “na aldaer het schip in staet gesteld te hebben om de reys te vervoorderen”). De evenaar werd gepasseerd op 4 november en op het einde van de maand kwam de bark terug in zwaar stormweer terecht. Op 29 november “haelde het schip geweldig over, door den harden wind en eene zee sloeg de giek uyt de takels en geheel in stukken, ’s namiddags sloeg eene andere zee het skylight in stukken en vulde de kajuyt gedeeltelyk met water”. Op 8 december nog maar eens vliegende storm : “bevond dat de verschansing en reeling van het galjoen door de zee aen stukken waeren geslagen”. De dag nadien bedaarde het weer en op 16 december kon de zeeloods aan boord komen.

Twee dagen later peilde Gombeer Oostende en hij haalde nog dezelfde dag te Antwerpen in het dok.

De gehele rondreis had ongeveer een jaar geduurd, nl. 370 dagen. De “Stanislas” was echter, zoals veruit de meeste andere zeilschepen uit die tijd, helemaal geen clipper en was dus ook niet gebouwd om snelle reizen te maken. De regel rond 1850 was nog altijd dat een zeilschip zoveel mogelijk vracht moest vervoeren. Daarbij moet men de bedenking maken dat de meeste ladingen niet uit bederfbare producten bestonden en dat er niet, zoals in het geval van de beroemde theeclippers, zo snel mogelijk een markt moest gehaald worden om zo hoog mogelijke prijzen te bekomen. Een klassiek vrachtzeilschip als de “Stanislas” was dus zwaar en sterk gebouwd, met volle lijnen. Het was, zelfs onder de allerbeste omstandigheden, hoogst uitzonderlijk indien gedurende enkele uren een snelheid van 8 of zelfs 9 knopen kon behaald worden !

Op 14 februari 1851 vertrok de “Stanislas” voor zijn tweede reis. Deze maal was de bestemming Havana. Op de rede van Vlissingen kon pas op 23 februari het anker gelicht worden met een gunstige oostenwind. Havana was destijds een zeer klassieke bestemming voor massa’s zeilschepen die er ladingen suiker kwamen halen voor hun thuisland. Gombeer kwam in de Cubaanse haven aan op 9 april, na een middelmatige overtocht van 45 dagen. Tijdens zijn verblijf in Havana vond hij er verscheidene andere Belgische zeilschepen : de barkgaljoot “Petronella”, de bark “Europa”, de brik “Daniel”, de schoenerbrik “Minerva” en twee schepen van Spilliaerd-Caymax : de volschepen “Clotilde” en “Duc de Brabant”. De terugtocht werd aangevat op 14 juli en met 2517 kisten suiker aan boord kwam op 29 augustus Vlissingen in zicht. Drie dagen later kon veilig en wel in de dokken gemeerd worden. De lading bestond uit 2517 kisten suiker. Het Rijksarchief te Beveren-Waas bewaart het zeerapport dat kapitein Gombeer bij aankomst in Antwerpen moest indienen bij de Rechtbank van Koophandel en we geven hierna de integrale tekst van het rapport weer :

“Heden den tweeden September achthienhonderdeen & vyftig, voor ons Franciscus Dhanis plaatsvervangende regter in plaets van den heer President der regtbank van Koophandel zitting houdende te Antwerpen, in byzyn van Petrus Daniëls substituut Griffier by de gemelde regtbank is gecompareerd capiteyn J.B.Gombeer voerende de Belgische Bark genaemd Stanislas metende 452 tonnen alhier van Havana aengekomen geladen met suyker, welken heeft verklaerd dat hy met gemeld schip in goeden staet om koopmans goederen overzee te voeren, de luyken goed bekleed, den veertienden july laest van daer is vertrokken cours stellende naer Antwerpen, hy vervolgde de reys met goed weder op het eynde der maend had hy gedurende twee dagen ongestadig weder met holle zee die het gansch dek overstroomde en eenen zwaeren arbeyd aen het schip veroorzaekte, hy vervolgde zyne reys met destyds buyig weder of zwaere zeegang, hebbende de pompen altoos lens, den vier & twintigsten augusty begon het hard te waeyen uyt het noord westen, kreeg door de hooge zee veel water op dek, den vier & twintigsten toenemende van wind, stuerde het Kanael in met styve bries van het westzuydwesten, en zwaere buyen, den negen & twintigsten passeerde Vlissingen, zeylde de rivier op met den binnenloods en na in quarantaine gelegen te hebben haelde hy den eersten deezer ’s avonds in de dok deezer haven. Waervan akte & heeft geteekend met ons regter en den substituut Griffier.....”

Vanaf het begin der jaren 1840 werden steeds meer emigranten uit Antwerpen naar de Verenigde Staten overgebracht. In het begin verliep het transport erg chaotisch en op erbarmelijke wijze. Er bestonden bijzonder weinig reglementen ten gunste van de emigranten. Gaandeweg verschenen er Koninklijke Besluiten die het voor de arme landverhuizers menselijker moesten maken. Rond 1850 was de situatie toch nog verre van gezond en de emigranten kregen het hard te verduren wegens de lengte van de overtochten en de nog erg primitieve omstandigheden aan boord. In 1851 werden 51 zeilschepen, waaronder 18 Belgische, ingezet om 9243 emigranten vanuit Antwerpen naar de Verenigde Staten over te brengen en was de “Stanislas” van de partij.

Gombeer gooide op 18 oktober in Antwerpen de trossen los en toen drie dagen later de wind uit het oosten begon te waaien kon hij Vlissingen achter zich laten en in zee steken. Aan boord bevonden zich 122 emigranten. Over de overtocht naar New York lijkt in de archieven niets bewaard gebleven, doch feit is dat de “Stanislas” pas op nieuwjaarsdag 1852 op zijn bestemming aankwam ! Een overtocht van 71 dagen tijdens barre herfst- en winterdagen – het moet voor de emigranten een verschrikkelijke ervaring geweest zijn !

In New York lagen nog drie andere Belgische zeilschepen die eveneens met emigranten waren overgekomen : de volschepen “Fanny” en “Columbus” en de bark “Koophandel”. Toen de emigranten ontscheept waren begon Gombeer zijn retourlading in te nemen. In de krant Le Précurseur vinden we detail van de lading : “233 barils potasse, 25 bails perlasse, 326 balles coton, 482 tierçons riz, 976 balles café, 250 balles cacao, 65 boucauds tabac, 30 tonnes bois fustic et 20 caisses marchandises”. Op 24 februari was de « Stanislas » uitgeklaard en op 2 mei was de bark terug in de thuishaven. Nogmaals een zeer lange overtocht ! De “Stanislas” bleek inderdaad geen snelzeiler te zijn...

De vierde reis van de “Stanislas” begon op 18 juni 1852. Op 25 juni waaide de wind in Vlissingen uit het oostzuidoosten en kon de tocht naar Havana aangevat worden. De aankomst in de Cubaanse hoofdstad had plaats op 22 augustus, dus ongeveer twee maanden later... In Havana werden 1100 kisten suiker ingeladen en de lading werd vervolledigd in Matanzas, dat iets oostelijk van Havana gelegen is. Met een totale lading van 1489 kisten werd op 14 oktober koers gezet naar Falmouth f.o. (“for orders”), waar de uiteindelijke bestemming zou bekend gemaakt worden. De gemiddelde duur van de overtocht van een zeilschip van Cuba naar de Engelse zuidkust bedraagt ongeveer 40 dagen. De “Stanislas” arriveerde op de rede van Falmouth op 14 december en had dus 60 dagen nodig gehad om het traject af te leggen... Tijdens de vaart verloor de “Stanislas” in hevig stormweer zijn kluiverboom en verscheidene zeilen. Antwerpen bleek de finale bestemming te zijn en het was op 22 december dat het schip eindelijk thuis was...

Voor de volgende reis werden de stevens nog maar eens naar Havana gewend. De afvaart uit Antwerpen had plaats op 25 februari 1853, doch deze maal moest op de rede van Vlissingen gedurende 14 dagen gewacht worden op een oostelijke wind. De lading bestond grotendeels uit machineonderdelen die bestemd waren voor een Cubaanse suikerraffinaderij. In Havana duurde het lossen van de machineonderdelen en vervolgens het laden van 2620 kisten suiker 65 dagen, totdat de bark op 11 juli kon uitklaren. Vier dagen later ving de thuisreis aan en op 31 augustus was de vijfde reis van de bark achter de rug.

In het jaar 1853 vertrokken uit Antwerpen 15.262 emigranten met 64 zeilschepen naar de Verenigde Staten en met 2 schepen naar Brazilië. Van de 14 Belgische schepen die naar New York voeren waren er 5 eigendom van Spilliaerdt-Caymax, die 1166 emigranten voor zijn rekening nam. Aan boord van de “Stanislas”, nog steeds onder bevel van kapitein Gombeer, scheepten begin oktober 250 mannen, vrouwen en kinderen in. De trossen werden losgegooid op 9 oktober en na 3 dagen oponthoud op de rede van Vlissingen werd New York bereikt op 1 december. De retourlading bestond uit : “500 barils farine, 5000 bushes seigle, 281 tierçons riz, 404 sacs riz, 62 barils potasse et perlasse, 297 caisses, 54 barils et 2518 sacs sucre”.

Het zeerapport betreffende de terugreis is bewaard gebleven in het Rijksarchief te Beveren-Waas en luidt als volgt : ‘Heden den dertienden February achtienhonderdvier & vyftig..... is gecompareerd capiteyn J.B.Gombeer voerende het Belgisch schip genaemd Stanislas metende 381 tonnen, alhier van Newyork aangekomen geladen met graen, ryst, suyker & andere goederen, welken heeft verklaerd dat hy met gemeld schip in goeden staet om koopmans goederen overzee te voeren, de luyken goed bekleed, den achsten January laest van Newyork is vertrokken cours stellende na Antwerpen, zette de reys voort met ongestadig weder, hebbende door de hooge zee het dek overstroemd door zeewater; den dertienden waeyde het eenen storm uyt het zuydzuydwesten, met zwaere regenbuyen en hoogloopende zee, waerin het schip zwaer stampde en slingerde en kreeg veel zeewater op dek, digt schip, zeylde voort met aenhoudend slegt weder en hooge zee, van den een & twintigsten tot den vyf & twintigsten had hy gedurig storm weder uyt het noordwesten, kreeg verscheyde zwaere stortzeeën op dek, digt schip; in het vervolgen der reys had hy altoos ongestadig weder met buyen en hooge zeeën en het dek meest altoos onder water, doch had digt schip; den tweeden February bedaarde eyndelyk het weder; den zesden met den dag peylde de vueren van Lezard, stuerde door het Kanael, den achsten kreeg den zeeloods aen boord; den negensten passeerde Vlissingen, zeylde de rivier op; den tienden om tien ueren ’s morgens kreeg hy eene hevige zwaere buy aen boord, die het schip zwaer overhaelde dat de sterns van het spil van de raek over boord zyn gevallen, zette zeyl volgens loods commando en haelde den elfsten in de dok deezer haven, digt schip.....”.



Het jaar 1854 was voor Antwerpen qua emigratie een recordjaar : aan boord van 107 schepen (waarvan 21 Belgische) werden 25.843 landverhuizers naar de “Nieuwe Wereld” verscheept. Kapitein Gombeer was er met de “Stanislas” weer bij : voor 257 emigranten, de meesten afkomstig uit Oost-Europa, begon de tocht op 25 maart. Acht dagen later kon op de rede van Vlissingen zeil gezet worden voor de oversteek naar New York. Deze maal kwam de “Stanislas” echter niet rechtstreeks van New York terug naar Antwerpen : eind mei ging het zuidwaarts, naar Havana. Pas op 20 juli liep de bark de Cubaanse haven binnen, na bijna 50 dagen opboksen tegen zuidelijke winden... Op 19 augustus was het ruim volgeladen met 2609 kisten suiker en ving de thuisreis aan. Op 15 oktober moest Gombeer Falmouth binnen lopen om enige stormschade aan romp en tuig te herstellen. Een gedeelte van de lading was bovendien door zeewater beschadigd. Pas op 10 november konden de zeilen terug gehesen worden en na 3 dagen in quarantaine op de Schelde eindigde de rondreis in Antwerpen op 18 november.

Het is toch opvallend dat de “Stanislas” een erg trage zeiler was. Clippers, eerder voor snelheid gebouwd, konden al eens trage reizen maken indien de omstandigheden tegen zaten. Omgekeerd konden gewone vrachtvoerende zeilschepen, rond 1850 gebouwd met minder scherpe lijnen en volgens een model dat al tientallen jaren bestond, soms wel eens een echt snelle reis maken indien weer en wind meevielen en de kapitein op een zeer ervaren en gemotiveerde bemanning kon rekenen. Kapitein Gombeer is er echter met de “Stanislas” nooit in geslaagd een behoorlijk snelle overtocht te maken.

In 1855 vervoerden slechts drie Belgische schepen emigranten naar New York en alle drie waren eigendom van Spilliaerd-Caymax. De achtste reis van de “Stanislas” was zowat een kopie van de vorige reis.

- afvaart uit Antwerpen op 1 mei 1855 met 160 emigranten
- vertrek uit Vlissingen op 2 mei (wind oostnoordoost)
- aankomst in New York op 14 juni
- vertrek uit New York op 21 juni
- aankomst in Havana op 11 augustus
- vertrek uit Havana op 23 september met 2603 kisten suiker
- aankomst op de Schelde op 12 november
- in dok in Antwerpen op 16 november, na 4 dagen in quarantaine

Tot hiertoe had Gombeer met de “Stanislas” weinig problemen gekend, doch op de negende reis sloeg het noodlot toe. De afvaart uit Antwerpen had plaats op 12 januari 1856 en de bestemming was Havana. Twee dagen later stak Gombeer in zee. Op 17 januari bevond de “Stanislas” zich ter hoogte van de Needles en op 21 januari ter hoogte van Dartmouth. Gombeer stevende dan de Atlantische Oceaan in, richting Cuba.

Geïnteresseerden in Antwerpen moesten op 25 april via de krant Le Précurseur erg slecht nieuws vernemen over de “Stanislas” : de bark was door brand vergaan. De krant Het Handelsblad publiceerde in de editie van 27/28 april een brief die uit New Orleans afkomstig was en gedateerd op 5 april : “Wy hebben weer eene zeeramp te melden : den 24 february is de drymast “Stanislas”, kap.Gombeer, in zee verbrand, op weg zynde van Antwerpen naer Havana. De ekwipagie is gered door den “Macedonia”, die zes man aen boord van den “Pequot” heeft overgezet; deze zes zyn te Nieuw-Orleans ontscheept. De kapitein, de stuerman en de overige manschappen zyn aen boord van den “Macedonia” gebleven.”

Nadere details over het vergaan van de “Stanislas” zijn ons niet bekend.

In Baasrode lag op de werf van Van Damme sinds juli 1855 een oude brik, de “Président” (gebouwd als “Pieter en Karel” in 1828), die voor Spilliaerd-Caymax werd verlengd en hertuigd als bark. De reder moet wel enig belang gehecht hebben aan de naam “Stanislas”, want hij herdoopte dit vaartuig in “Stanislas”. Kapitein Gombeer, die teruggekomen was uit Amerika, kreeg het bevel over deze tweede “Stanislas” en voer er nog mee tot in 1860.

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
- Krant Le Précurseur
- Krant Journal du Commerce d'Anvers
- Krant Het Handelsblad
- Krant Provinciael Antwerpsch Nieuwsblad
- Jurisprudence du Port d'Anvers (1858-1859)



Foto: Achiel Triempont

Fietspad over de werf

Voor 10 jaar vroeg het provinciebestuur mij om een voorontwerp te maken over de verbinding voor wandel- en fietstoerisme vanaf de Driehuizen naar de kerk van Baasrode. Het was algemeen geweten dat de gevaarlijkste verkeersstrook van Oost-Vlaanderen nét ter hoogte ligt van de provinciale erfgoedsite van Baasrode.

Eind oktober bleek er overleg gepleegd te zijn tussen provincie- en stadsbestuur en de Vlaamse Waterweg. Op vrijdag 05-11 werd er een eerste keer, voorzichtig, allusie gemaakt over het nieuwe fietspad en werd de vergadering uitgenodigd voor een plaatsbezoek aan de werf om de loop van het wandel- en fietspad te bespreken. Dat het traject langsheen de waterkering ging lopen stond buiten kijf maar bij de overgang over de ingang van de grote dok was er discussie: gaan wij het pad bovenop de dokdeur laten lopen of ernaast. Uiteindelijk werd gekozen om het pad naast de dokdeur te laten lopen om de passanten de kans te bieden een zicht te kunnen werpen op het “kunstwerk”.

Vanaf de dok van Van Damme werd het pad, of het jaagpad, gewoon doorgetrokken naar de kerk toe om daar aan te sluiten op het bestaande fietspad. Hierdoor wordt de fietstoeristen de gelegenheid geboden om de loop van de Schelde te volgen vanaf Antwerpen tot Gent en dat op een veilige manier. Op 10 november wordt de aanleg van het fietspad aangekondigd in de krant “Het Laatste Nieuws”.

Net op die dag gebeurt op de bewuste plek een ernstig verkeersongeval waarbij een personenwagen met 2 volwassen passagiers en 6 kinderen, het presteert, rechtover de werf, zich in de gevel van een huis te boren.



Foto: Achiel Triempont

Botteractiviteiten week van 5 tot 7 oktober 2021

Dinsdag 05-10-2021

De instroom vanuit Nederland mag je vandaag massaal noemen, niet alleen Jeroen, Ton en Cuyler komen de werf opgedraafd maar zelfs Marco, geflankeerd door Margriet zijn van de partij, nu moet het wel vooruit gaan! Wat staat er vandaag allemaal op het programma?

Er ontbraken vorige keer nog enkele stukken van de wegeringen, deze zullen nu aangepakt worden.

Zéker de wegeringen in het vooronder vragen heel wat aandacht en werk. Niet alleen moeten er opnieuw mallen gemaakt worden, de planken moeten verzaagd worden en dan nog gebrand. Tegelijk met de middagpauze is het tijd voor overleg. De motor komt het eerst aan bod. Vorige keer hadden wij voorgesteld een lichtere motor aan te schaffen, dat had niet alleen het voordeel wat gewichtsbesparing betreft maar ook konden de maten van de schroef en de schroefaskoker lichter uitvallen. Blijkbaar wordt de D3 in Zweden uit productie genomen, met het gevolg dat wij wel bij onze eerste keuze moeten blijven. Dat wil ook zeggen dat de iets dikkere schroefaskoker meer hout gaat weghalen uit de achterstevembalk. Marco stelt voor de schroefas naast deze achterstevens te laten lopen, Jan is daar absoluut tegen. Het gevolg daarvan is dat deze balk moet verstevigd worden, zij het met hout, zij het met rvs-platen, dat is nog niet uitgevochten. Ook de timing voor volgend jaar wordt besproken. De scheepsbouwers verkiezen de eerste week van juli, de laatste week van augustus en de laatste van september.

Op het einde van de eerste werkdag wordt er uiteraard geëvalueerd: aan stuurboord is de wegering in het vooronder klaar om vast te monteren, aan bakboord valt er nog wat aan te passen. De dag wordt afgesloten met het vastleggen van de zeeg van het dek, zover zijn wij dan toch eindelijk gekomen. Ondertussen heeft Marco met Maurits een bezoek gebracht aan de Scaldis om de stapel luiken te bekijken. De conclusie is dat de stapel te groot is en dat de verhuis in meerdere keren zal moeten gebeuren. Er wordt ook afgesproken dat er één eiken plank mee terug gaat naar Spakenburg.



Woensdag 06-10-2021

Vandaag zetten wij ons weer aan de wegeringen.

Het doel is alle wegeringen over de gehele scheeps lengte klaar te hebben.

Onder de middag wordt ook nog eens het probleem van de motor doorgenomen, de D3 zou mogelijks nog in productie zijn. De schroefaskoker kan opgelost worden door de stevenbalk half in te zagen, op die manier blijft er hout genoeg om de bouten te bevestigen. Het feit dat de schroefas niet in het midden van de achtersteven zit, kan opgelost worden door ze, afhankelijk van de draairichting van de schroef ofwel links, ofwel rechts in te zagen, wat het wringen van het schip kan verminderen. Ook de gepaste plaats voor de elektrische leidingen van de machinekamer naar het vooronder wordt afgesproken: aan beide zijden van de kuip komt er een soepele leiding voor de verschillende elektrische bedrading, ze worden onder de balken van de lanen aangebracht en blijven bloot liggen zodat men te allen tijde kan ingrijpen bij een storing.

Deze winter wordt een overzicht gemaakt van de elektrische en coaxleidingen die zullen nodig zijn. Vandaag worden ook de dekbalken voor het vooronder gezaagd, de mal hiervoor bleek al klaar te zijn. Het totaal aantal dekbalken wordt geschat op 14, Ze worden gelegd met een interval van 40cm. Jan wordt gevraagd de leveranciers van presenning op te zoeken, Ook de vrijwilligers zitten niet stil, waar mogelijk worden de bouten al afgedicht en worden er nieuwe doppen gezaagd. Van het afvalhout worden, waar mogelijk regels gerecupereerd, de rest wordt verzaagd in brandhout. Het spreekt voor zich dat er héél wat opkuiswerk te verrichten is, maar onze vrijwilligers doen het met de glimlach. Dat wil uiteraard niet zeggen dat de scheepsbouwers met een lang gezicht lopen, niets is minder waar!



Foto: Maurits Vernimmen



Foto: Maurits Vernimmen

Donderdag 07-10-2021

Wij zijn weer toe aan de laatste werkdag van dit jaar.

Jeroen en Ton schieten zich weer aan boord, de wegeringen moeten er in! Cuyler gaat de dekbalken verder afwerken. Tijdens de middagpauze worden weer een aantal problemen besproken, Jeroen meldt dat wij zullen volstaan met 10 dekbalken, omdat ook de plechtbalken voor de nodige steun zorgen.

Op het einde van deze werkweek zijn alle wegeringen aangebracht behalve één sluitboord in het vooronder.

Ook de 4 plechtbalken zijn ingepast op hun plaats. Na de nodige foto's gemaakt te hebben worden de nieuwe onderdelen weggenomen omdat de volgende werkweek pas in juli 2022 gepland is. Het zou zonde zijn deze prachtige werkstukken in weer en wind te laten liggen omdat het vooronder later gevernist wordt.

Ook onze vrijwilligers kunnen weer aan het werk. Niet alleen moeten tientallen doppen geplaatst worden maar ook de doppen die in de loop van deze drie dagen gelijmd zijn moeten deskundig afgezaagd worden.

In het vooronder worden de wegeringen in de Epifanes gezet, in de kuip in de harpuis.

Ook de houten loods moet aangepakt worden. Ondanks het feit dat er een aangepaste afzuiginstallatie voor de houtbewerkingmachines is aangekocht is een grondige poetsbeurt in de loods noodzakelijk.





Foto: Achiel Triempont



Foto: Achiel Triempont

Planning botterwerkzaamheden in 2022.

In de loop van het nieuwe werkjaar 2022 worden vier werkweken voorzien voor onze scheepsbouwers, hierbij de voorziene activiteiten: -afwerking wegeringen rondom, dit zijn de zware planken die de spanten afdekken en verbinden van voor- tot achtersteven,

-alle dekbalken van het voordek,

-het mastspoor, dit zijn de balken op de liggers van het schip die de opstaande mastkoker op hun plaats houden,

-de mastbank, dit is de, ruim één meter brede hoofdbank waar het voordek, de mastkoker aanpakt,

-de mastkoker, zijn de parallel staande balken waartussen de mast gevangen zit,

-de steunbalken van koker naar krophout t.b.v. maststrijken, dit zijn de twee parallel lopende balken die voorwaartse steun geven voor de mastkoker, hiertussen liggen achtereenvolgend, het ankerluik, de koekoek en het mastluik,

-het verstevigen van de balk waar de overloop komt, achterin (knieversteving)

-achter wegering aanpassen

-staande doft achterhuisje

-dekbalken achteronder

-luikhoofdfundatie achteronder



Foto: Achiël Triempont

Tentoonstellingen in 2022

De tentoonstelling “De maritieme geschiedenis van Baasrode” is in de loop van de maand november ontmanteld op de eerste verdieping van de nieuwbouw op de site. In maart 2022 zal ze verhuizen naar de tentoonstellingsruimte van het “Hof van Peene”. Deze tentoonstelling zal ingericht worden onder het toezicht van onze pr Achiel Triempont. Het persmoment wordt voorzien op vrijdag 25 maart. Het bijhorende boek zal vanaf die dag eveneens in het hof van Peene te koop aangeboden worden aan de prijs van €26.



De tentoonstelling Leo Van Stappen blijft te bezichtigen op de bovenverdieping van de meesterwoning; zonder bijkomende moeilijkheden met de Coronavirus blijft ze opgesteld tot het einde van het jaar.



Foto: Achiel Triempont

Aanvulgalerij

Ook de losse voorwerpen die op de verdieping van de nieuwbouw opgesteld waren zijn verhuisd naar de meesterwoning. Zo zijn de “Baasroodse lampen” geborgen onder een stolph op de overloop van de woning en is de gedateerde vitrinekast gestockeerd op de zolder tot ze afgevoerd wordt..

De lenspomp, de wasbak en de zgn. “garde manger” hebben een vast plaatsje gekregen in de galerij. Ze sluiten aan bij de opstelling van de scheepsmodellen die in de vitrineruimte van de galerij tentoon staan.

De wasbak.

Voor de tijd dat de schepen voorzien werden van alle comfort, bestond de primitieve wasgelegenheid uit een zinken of houten wasbak op een statief, op het achterdek. Water werd geput van overboord, tenminste, als de kwaliteit van het kanaalwater of de rivier het toeliet.

Om de wasbak te ledigen werd hij overboord gedraaid en het kraantje opengezet.



De “garde manger”.

Het scheepvaartmuseum heeft verschillende, dergelijke voedselkastjes in bezit.

De grootte kon variëren naargelang het schip.

Hij kreeg een vaste plaats op het achterste tabernakel en stond dus opgesteld in openlucht. Hier was ook de kookplaats en lag de kolenvoorraad opgeslagen.

Enkel voedsel dat moest beschermd worden tegen allerhande vliegend en kruipend ongedierte werd er in bewaard.



De lenspomp.

Elk schip is voorzien van lenspompen. De functie van dergelijke pompen is de zgn. bilges onder de laadvloer watervrij te houden. In de gangboorden werden de schepen voorzien van pompkasten die verbonden waren met de pompdeksels en liepen tot op het vlak. Het ruim van een schip is verdeeld in compartimenten, dit geeft de mogelijkheid om ballast in te nemen en te vermijden dat deze doorheen het ganse ruim zou gaan rollen.

Dit middenschot is voorzien van zogenaamde "schotschuiven"; deze kunnen opengetrokken worden om het ballastwater van het ene ruim in het ander te laten bijeenlopen. Dit exemplaar werd ons geschonken door schipper François Pauwels. Moderne schepen zijn uiteraard uitgerust met elektrische lenspompen.

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.



Foto: Achiel Triempont



Foto: Achiel Triempont

SCHOTSCHUIF



Foto: Achiël Triempont

De inrichting van de nieuwbouw.

De gedateerde luikenkap die door het provinciebestuur aangekocht werd van het maritiem museum van Rotterdam is verwijderd. De ruimte wordt ingericht als vergaderruimte voor eigen gebruik of voor workshops voor scholen. De bovenverdieping van de nieuwbouw is volledig ingericht als opslagruimte van archief en scheepsplans.

Tekst :Jan Annemans

Correcties Maurits Vernimmen en Denise Van Stappen,
Fotografie & Lay-Out Achiël Triempont



Foto: Achiël Triempont



info@scheepvaartmuseumbaasrode.be

www.scheepvaartmuseumbaasrode.be

Sint-Ursmarusstraat 137

9200 Baasrode

Gsm: 32 (0)476/27 81 09

Foto: Achiël Triempont