



Scheepvaartmuseum Baasrode vzw

Nieuwsbrief 1 oktober 2024



[Nieuwsbrief uitschrijven](#)

info@scheepvaartmuseumbaasrode.be

www.scheepvaartmuseumbaasrode.be

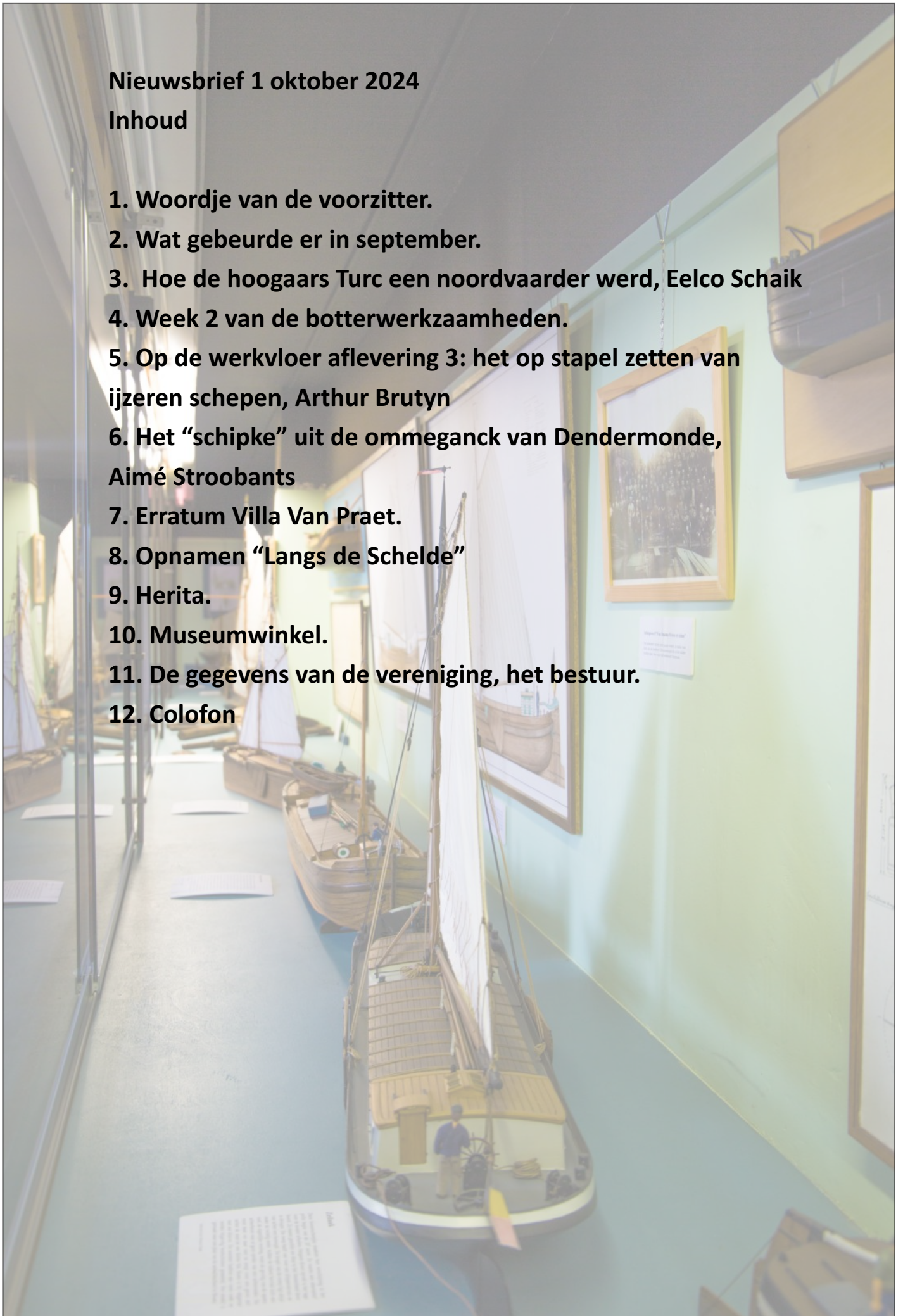
Sint-Ursmarusstraat 137

9200 Baasrode

Nieuwsbrief 1 oktober 2024

Inhoud

- 1. Woordje van de voorzitter.**
- 2. Wat gebeurde er in september.**
- 3. Hoe de hoogaars Turc een noordvaarder werd, Eelco Schaik**
- 4. Week 2 van de botterwerkzaamheden.**
- 5. Op de werkvloer aflevering 3: het op stapel zetten van ijzeren schepen, Arthur Brutyn**
- 6. Het “schipke” uit de ommeگانck van Dendermonde, Aimé Stroobants**
- 7. Erratum Villa Van Praet.**
- 8. Opnamen “Langs de Schelde”**
- 9. Herita.**
- 10. Museumwinkel.**
- 11. De gegevens van de vereniging, het bestuur.**
- 12. Colofon**



1. Woordje van de voorzitter

Wij zijn alweer aan oktober gekomen, daarmee stopt wel het museumseizoen maar niet onze werking.

Het werkingsjaar '24 aan ons Rosalie is maar halverwege!

Er werden al twee werkweken gepresteerd maar nét vandaag start de derde werkweek.

Op dinsdag, woensdag en donderdag komen onze Spakenburgse scheepsbouwers inderdaad voor hun derde werkweek en als alles een beetje meezit, wordt er dit jaar 4 weken gewerkt.

Stilaan starten wij ook met de metalen onderdelen van onze botter. Tuur heeft al een mal op ware grootte gemaakt van de beide brandstoftanks en de afmetingen van de oliegot onder de motor zijn gekend. Hiervoor gaan wij roestvrije platen gebruiken. De firma Laureys uit Berlare gaat de onderdelen snijden en plooiën en een professionele lasser gaat ze lassen. De kaarplaten, dit zijn de afdichtingen van de verschillende afdelingen van de bun, zullen door onszelf aangebracht worden en geperforeerd. Eerst moet natuurlijk van elke opening een aparte mal gemaakt worden om ze vervolgens te snijden. De dekplanken of moeten wij zeggen de balken, zij zijn immers meer dan 4 centimeter dik, moeten nog dringend in de Owatrol gezet worden, liefst minstens 12 lagen!

Als wij dit "werkje" geklaard hebben kan ons Rosalie onder haar winterkleed ingeduffeld worden om, na vier maanden opnieuw tot leven gewekt te worden. Het bestuur hoopt dat jullie en jullie familie en de schepen de winter kunnen doormaken op een veilige en rustige manier.

Tot volgend jaar beste mensen!

Groeten van mij en het ganse bestuur.

De voorzitter Jan Annemans.



2. Wat gebeurde er in september?

31-08-2024 De Ontmoetingsfeesten

Aangezien 2024 een schrikkeljaar was en de ontmoetingsfeesten normalerwijze op de eerste zaterdag van september vallen, hebben de organisatoren beslist het feest te laten doorgaan op zaterdag 31 augustus. Wie zou er tenslotte bezwaar tegen hebben?

De dag zette zich regenachtig in maar tegen de middag klaarde het op en werd het "ontmoetingsfeestvriendelijk". Denise, Hilde en Guido werden afgevaardigd naar de burens, het was hun taak om de bezoekers van pannenkoeken te voorzien. De scouts hadden ons een bakplaat geleverd met de bijhorende gasbrander en dito gasfles.

Die middag kwam er te veel wind op zodat de bakpannen in Ontmoeting moesten aangesproken worden, wat uiteindelijk ook lukte. Op het programma stond een rondleiding op de scheepswerf, meer bepaald enige uitleg over wat er de laatste weken aan de botter veranderd was.

Hoewel Tony De Boeck geassisteerd door de lokale belleman hun uiterste best deden om de aandacht te trekken en een aantal gegadigden naar de provinciale site te lokken, enkel een drietal gegadigden daagden op, waaronder de dienstdoende pastoor Walter. Die nestelde zich bij de intimi en voelde zich al direct thuis.

Wat de pannenkoekenslag betreft, die bleek uiteindelijk uiterst geslaagd te zijn, hij leverde tenslotte een groot aantal tevreden klanten op en een drietal vermoeide vrijwilligers.



Foto: GeertDe Rycke

08-09-2024 Open MonumentenDag

Op de stuurgroep van woensdag 28 augustus werd vastgelegd dat, ter gelegenheid van de Erfgoeddag en de Openmonumentendag, de vereniging het interieur van het binnenschip Aliv zal openstellen voor het publiek.

Aangezien dit jaar het thema van de OMD "en route" was, paste dit perfect in het verhaal van de schipperij. Wat speelt er anders in het hoofd van de schippersfamilie als laden, varen en lossen en rekening houden met de omringende elementen van water en wind. Wind was er die dag meer dan genoeg.

Ondanks het feit dat het 's nachts grondig geregend had, kwam de zon er al door bij de start van die zondag.

Zoals afgesproken hielden twee vrijwilligers de woonst open van ons binnenschip Alyv. Arthur en Joseph deden hun best om de stroom bezoekers te kanaliseren Méér dan 200 belangstellenden schoven aan aan de loopbrug van het binnenschip. Het mahoniehouten interieur verraste duidelijk het publiek, niemand had gedacht dat in 1938, het bouwjaar van het schip, de schippersfamilie zo luxueus leefde. Eigenlijk mochten zij niet klagen, buiten een ruime stuurcabine werd het publiek vijf trapjes naar beneden geleid om in de met mahoniehouten kasten betimmerde leefruimte te belanden. En landen deden zij wel degelijk, minstens drie bezoekers laptten de gewoonte van een schipper aan hun laars en schoven de vijf treden af. Aangezien de ruimte op een schip beperkt is, heeft de bemanning de gewoonte aangenomen om ruggelings de trappen af te dalen wat duidelijk héél wat bezoekers niet door hadden en zodoende een verdieping lager, op hun achterste terecht kwamen, gelukkig zonder erg.

Tot de leefruimte behoorden eveneens 2 alkoven of slaapkamers, de bedden waren van beperkte afmetingen, de lengte bedroeg 195cm, de breedte amper 110cm. De oudere kinderen sliepen in het zgn. vooronder.

Daarin kwamen ook de ankerkettingen terecht in de kettingbak maar zonder afscheiding. De toegang tot dit vooronder gebeurde via een luik en een stalen trapje.



Zaterdag 14 en zondag 15 september Baasrode feest.

De vroegere Scheldefeesten worden vanaf 2024 herdoopt in “Baasrode feest”.

Niet alleen de naam verandert ook de locatie wordt aangepast. Waar vroeger de feesttent midden op de Driehuizen stond, verhuist deze nu, in een kleiner formaat, naar de parking van Ontmoeting.

Op zondag komt er een nieuwigheid, een wedstrijd taarten bakken. De rollen worden omgekeerd, het zijn nu de bewoners die verondersteld worden hun bakkunst tentoon te stellen, het zijn de professionele bakkers die de jury uitmaken. Verder wordt de provinciale site uitgebouwd met een springkasteel en ballonnetjes aan de poort van de site. De dag kondigt zich veel belovend aan. Niet alleen de weersomstandigheden zien er bijzonder veelbelovend uit, ook op straat wordt een heel ander beeld geschapen. De doorgeprikte ballonnetjes worden vervangen door vlaggetjes, de bemanningen van de méér dan 200 oldtimers ontbijten op de site, het parcours krijgt een ander uitzicht, na jaren is het weer een échte braderie bevolkt door handelaars en jeugdbewegingen.

Om 3 uur is de leraar lassen op post, het schip wordt bekeken en, tussen pot en pint afspraken gemaakt over de te volgende loop van de werkzaamheden. De meesterwoning Van Damme wordt massaal bezocht wat betekent dat er heel wat uitleg dient verschaft te worden. Op een bepaald ogenblik komt er een koppel wandelaars de inkomhal binnen met een afdruk van één pagina van een wandelgids. Zij starten met de vraag: “is dit hier dan de meesterwoning van de werf Van Praet?” Uiteraard is dit fout, het is hier de meesterwoning van de werf Van Damme.

Dit lijkt tot een hele discussie want, als het in de boekskes staat is het correct! In dat bewuste hoofdstuk, ik citeer: “Er achter ligt de beschermde maar vervallen site van de vroegere werf er nog onaangeroerd bij. Over enkele jaren zal de werf gerestaureerd worden en deel uitmaken van het museum. Zolang is dit deel niet te bezoeken.” Daaruit kunnen wij concluderen dat deze bezoekers met een totaal verouderde pagina de werf komen opgestapt. Daarbij was nog een foto gepubliceerd van minstens 15 jaar terug. Wij kunnen getuigen dat het provinciepersoneel er heel wat aan gedaan heeft om onze site op peil te brengen. Zelfs vandaag schieten provinciale handen te hulp wegens overlast onzentwege! Met een positief gevoel kunnen de vernieuwde Baasrode feest feesten afgesloten worden, wij moeten ons nog wat aanpassen aan de nieuwe structuren!



3. Hoe de Hoogaars Turc een Noordvaarder werd.

Over de Turc is al aardig wat geschreven. Vooral de tweede eigenaar, B van Gils, heeft veel over de Turc en hoogaarzen in het algemeen geschreven, Een artikel van zijn hand was "Hoogaars 'Turc': Liefde op het eerste gezicht" Deze uitspraak geldt ook voor ons! Wij zijn de 4de eigenaar wat voor een 99 jaar oude boot best uniek mag worden genoemd. Gebouwd in Baasrode door Cesar van Damme voor E Carhey uit Antwerpen. In 1958 wordt B.J.M van Gils uit Tholen eigenaar en in 1999 C.A.J. Stulemeijer uit Breda en in 2022 wij dus, de Familie van Schaik woonachtig in Kokkola, Finland

Maar hoe kwam de Turc nu op ons pad?

Ik, Eelco, heb van jongs af op platbodems gevaren en ook nadat ik voor werk en "de liefde" naar Finland was verhuisd bleef het varen met platbodems mijn ding. De Phillepiense Schouw "de Bever" die heden ten dage in Lillo ligt, was van ons maar was eigenlijk wat te klein voor ons vaarwater en hebben we omgeruild voor een stalen S-spant "Liansa" Na jaren met de Liansa te hebben gevaren waren we als gezin met 2 opgroeiende zonen op zoek naar een wat groter schip. Hoofd criterium was: als het maar een klassieker met karakter is en opgewassen tegen de omstandigheden in Kokkola. Toen de Liansa werd verkocht was het menens om een nieuwe passende boot te vinden. Ik had de Turc in het voorjaar van 2022 al zien liggen in Tholen. Toen we op vakantie in Nederland waren zijn we bij verschillende schepen wezen kijken. Een schokker en een Lemsteraak van rond de 11 meter waren mooie boten tot dat we naar Tholen togen. Het was een regenachtige dag maar op het moment dat we in Tholen kwamen brak de zon door. De Turc lag vies, rommelig met een lekkend kajuitdak met gestreken mast bij de werf van v. Duivendijk. Echter de reactie van mijn vrouw was doorslaggevend... Wauw!!!! Ook de kinderen vonden hem groot genoeg.



Dat was dus liefde op het eerste gezicht. Ik kende de Turc al van mijn jeugd en had vaak met mijn schouwtje op de Veerse Meerdagen tegen de Turc gezeild en zelfs een paar keer mogen bemanning zijn bij de familie van Gils.



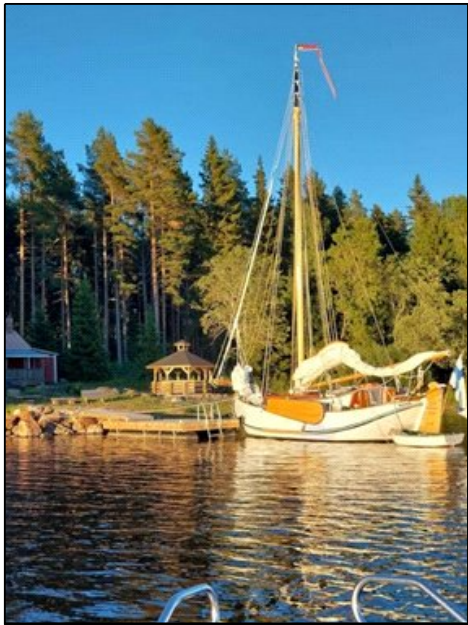
Maar was het reëel de Turc te kopen?

Hoewel de vorige eigenaren veel aan de Turc had laten doen was er nog veel te doen aan het schip om haar weer een waardige heer te maken. Het dek en het vlak waren vervangen dus de basis lijkt goed.....

Na wat wikken en wegen en vooral na het een en ander budgetteren hakte we de knop door en we kopen de Turc. Na een periode van 10 jaar op de wal in Tholen wordt ze weer vaarklaar gemaakt. Het Idee was Turc weer vaarklaar te maken en dan maar eens kijken hoe het varen er mee is en wat we nog zouden moeten doen om haar weer in topconditie te krijgen. In de winter 2022/2023 worden er nogal wat dingen gedaan. Veel losse onderdelen werden bij mijn ouders thuis in Middelburg opgeknapt en geschilderd. Een tuigplan werd gemaakt om t.z.t. nieuwe zeilen te kunnen bestellen. De motor wordt gecheckt en is gelukkig in goed werkende conditie hoewel er na een jaar varen toch wat problemen met de motor aan het licht komen en in 2024 een nieuwe motor wordt ingebouwd. Een nieuwe kuip in staal wordt gemaakt in Tholen omdat de oude doorgeroest was. Ook het roer wordt door v Duivendijk vernieuwd. De mast was gebroken en ook de giek was deels rot. De zwaarden waren ook op en loodzwaar van het natte hout. Alles werd nieuw gemaakt door F. van der Doe in Slootdorp. Het idee was om in de zomer 2024 de mast, giek en zwaarden zelf met het schip op te halen. Plannen zijn echter plannen tot dat je ze uitvoert!

2024 bleek voor mij een tussenjaar te worden en in het voorjaar wordt de Turc toch in Zeeland getuigd, met een set nieuwe zeilen van de Boer. Voor het eerst in 10 jaar zeilt hij weer op de Zeeuwse stromen. Daar bleef het niet bij.

Door samenloop van omstandigheden besluiten we om in de zomer de koers naar het hoge noorden te verleggen. Het was gebleken dat het onderhouden en varen van het schip als je er niet dichtbij woont toch moeilijker te regelen is dan als de boot dicht bij huis ligt en heen en weer reizen kost tijd en geld (en milieu). We hadden een lange zomervakantie en het leek een kans van nu of nooit om naar huis te varen., maar dat is een ander verhaal voor volgende keer.



4. Week twee van de botterwerkzaamheden

Dinsdag 27 augustus 2024

Net voor 10 uur komen Jeroen, Cuyler en Rogier opnieuw de werf opgereden.

Vorige keer zijn zij verplicht geweest te stoppen wegens tijdgebrek, dat gaan ze deze week weer goedmaken!

Op maandag van week 1 waren zij gestart met het krophout, nog even herinneren, het krophout is de zware verbinding tussen de voorstevenbalk en de voorkant van het dek. Het ganse krophout is 45cm hoog, veel te hoog om uit een massieve blok hout te maken, ideaal om te schuren en, op termijn, barsten te vertonen en te krimpen en dus niet meer te passen, daarom wordt het krophout, van onder naar boven opgebouwd.

Het dek blijft liggen, ook onder het krophout. Vooreerst komt het onderkrophout aan de beurt, dit wordt verbonden onder het dek, vervolgens wordt het middenstuk aangepast en daar bovenop komt de bovenlaag van het krophout, m.a.w. de zijkanten van dit enorme blok hout lopen spievormig uit naar bak- en stuurboord en wateren tenslotte af naar achteren toe. Dit gehele blok wordt op zijn beurt verbonden met de voorstevenbalk.

Daarvoor worden draadstangen aan elkaar gelast om de nodige lengtes te verkrijgen.

Nu wordt datzelfde krophout muurvast verbonden met de bolders, door middel van het binnenboord. Gemakkelijk uitgelegd maar uren werk! Het uiteindelijk resultaat zal een onwrikbare blok hout worden waarmee ons schip op een veilige manier kan vastgelegd worden aan een steiger. Om te vermijden dat deze verschillende lagen gaan barsten wordt dan nog een beschermende wand tegen het geheel aangebracht en verbonden met de voorste bolders. Ondertussen zet Rogier zich aan het dichten van het gat tussen de mastkoker en de waterbalk van het voordek, dit werkje wordt geklaard met een plankje van 45cm breed, een lengte van 60cm en een dikte van 2 duim. De nagelbank, waarop alle vallen van de zeilen belegd worden, komt er boven te liggen en is dus onderhevig aan het nodige drup- en regenwater. Hoeft het uitgelegd te worden dat de scheepsbouwers op het einde van de werkdag aan het einde van hun latijn zijn, en Tuur is er al niet beter aan toe, hij valt gewoon in slaap wanneer hij zijn verdiende pint probeert leeg te drinken.



Woensdag 28 augustus 2024

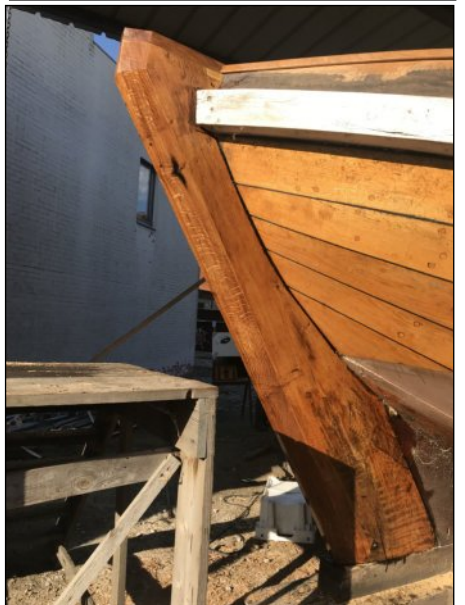
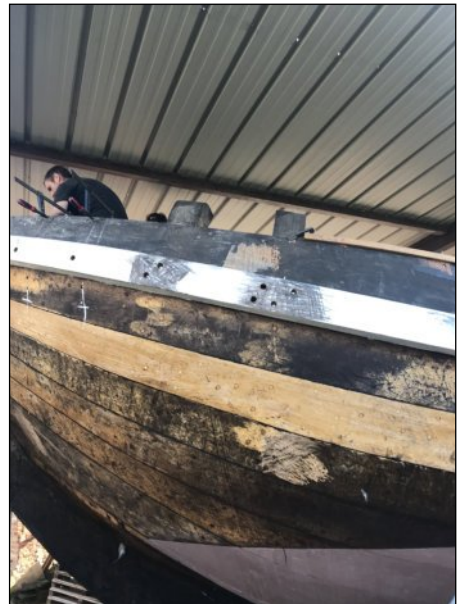
Mooi op tijd arriveren de scheepsbouwers op de werf, ondanks het feit dat ze van het centrum van Dendermonde komen, Spakenburg was immers te laat om bij Dieter hun kamers te reserveren en dus werden zij gehuisvest in een appartement aan de Van-Winckellaan in Dendermonde.

Om 9 uur staat Tuur al aan de bel te trekken om 10 kartonplaten op te halen in de papierfabriek van Oudegem. Deze moeten dienen om de mallen te maken voor de kaarplaten en de tanks.

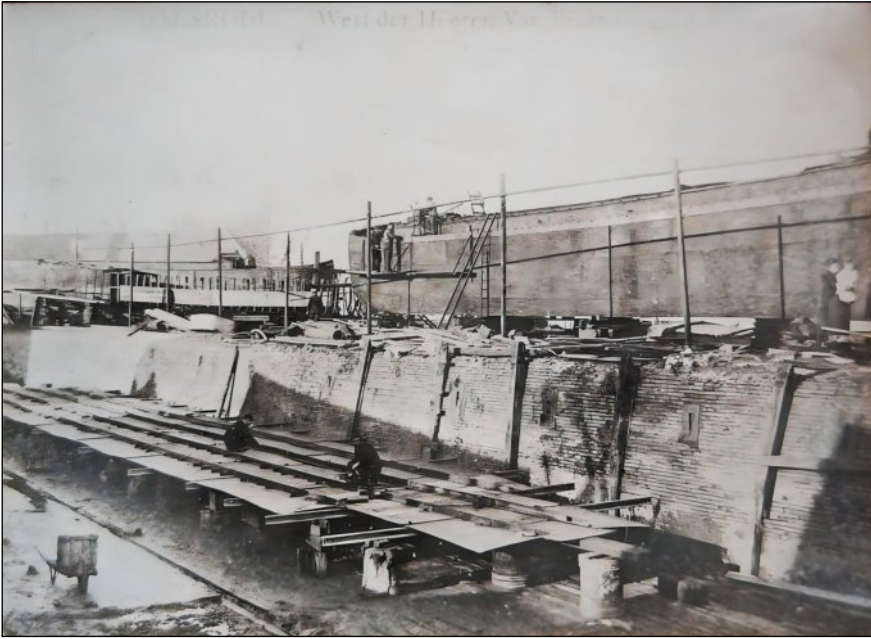
Vandaag kunnen wij zeggen, er wordt aan de Rosalie gewerkt van kop tot kont. Inderdaad, het krophout is nog steeds niet helemaal afgewerkt. Nu komt de verbinding met de voorbolders, zowel aan bakboord als aan stuurboord, aan de beurt, het binnenboord van beide kanten wordt ingekapt en vastgezet, het is Jeroen die zich met dit "klusje" bezig houdt. Ondertussen kapt Rogier de lassen uit en de goot bij de waterbalk om toe te laten de presenning aan te brengen. Ook de mastkoker wordt onder handen genomen, het bovenste gedeelte van de beide mastwangen wordt keurig in een boog gekapt om later te voorzien van beslag. Uiteindelijk komt de achterstevensbalk aan de beurt, deze wordt aan beide zijden verjongd om naar de dikte van het roer toe te werken en gemakkelijker water te verspelen.

Na de werkuren worden de spuigaten van het voordek besproken, in plaats van half ronde gaten wordt het ganse boord voorzien van een koperen doorvoer van 50mm met aan elke kant een kraag.

Verder stelt Jeroen voor om, ter hoogte van elk spuigat, het berghout te voorzien van koperen beslag om het inwateren te vermijden. Cuyler wordt aan verbindingen van de berghouten met de onderliggende spanten gezet. Het zwaarste werk is draadstangen doorheen de voorstevens te boren, doorheen de spanten om op die manier een solied voorschip te creëren. De drie "kerels" hebben hun nachtrust méér dan verdiend.



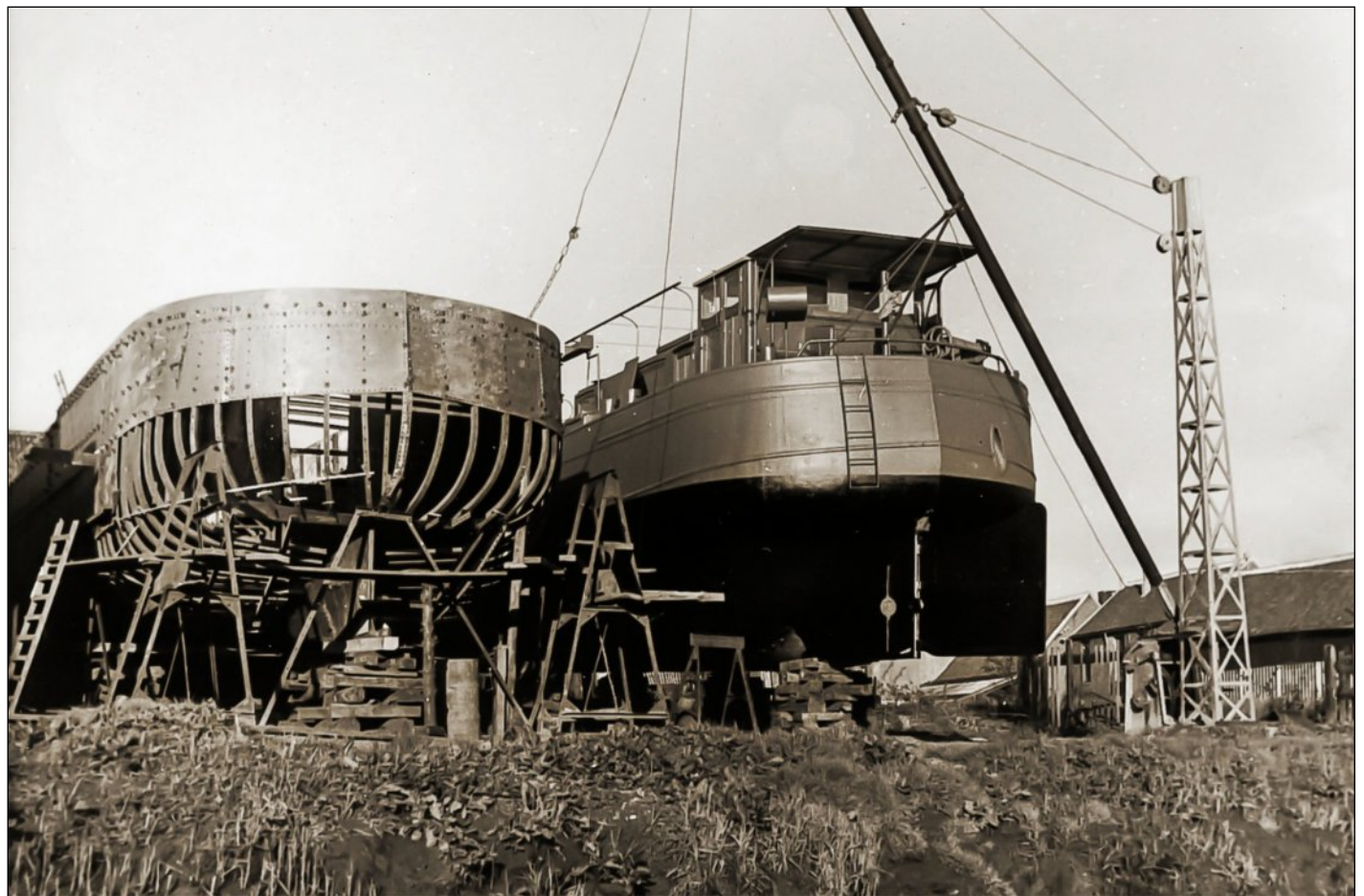
5. Op de werkvloer – deel 3: Het op stapel zetten van ijzeren schepen



De nagelheters waren meestal gewone jongens die geen ambitie hadden om het tot scheepsbouwer te schoppen. Men kwam alleen om geld te verdienen. Maar er waren ook uitzonderingen die hun best deden en die snel een andere job kregen. Onze jonge man bleek zo iemand te zijn en na drie maanden werd hij al bij de monteurs – monteerdere – gezet. Dit om te leren en te helpen het vlak van een schip te leggen. Eerst werden de stoelen en stalen balken geplaatst en waterpas uitgelijnd. Daarna begon men met de platen die genummerd en al geponst uit het atelier kwamen: mooi op stapel leggen, waterpas uitlijnen. Als alles correct paste werden ze voorlopig met

moerbouten aan elkaar vast gemaakt. Het was vooral het werk van de jongens om onder het vlak te werken en met een steeksleutel de moeren vast aan te draaien (zie foto 1). Op die manier werd het ganse vlak (wat bij een spits uit 5 rijen plaatsen bestond) gemaakt. Er werden dan ook nog eens stalen U-balken vast gebout om gans het vlak mooi strak te houden (zie foto 2), dan pas kon men beginnen met de gaten uit te ruimen om te kunnen klinken. Dit was een lastig werk omdat men van aan de onderkant moest ruimen en klinken. Het was lastig en vermoeiend werk dat lang duurde. Ook werden de wrangen geplaatst. Zo werd een zeer sterk vlak gemaakt waarop men later verder kon bouwen met de spanten en de zijden. Eens de spanten en de zijden geplaatst waren bekam men een stevig geheel. Het ruim werd afgewerkt voor men met kop en gat kon beginnen. Bij het maken van de kop en gat kwam veel vakmanschap te pas. De platen werden in de juiste vorm gesneden en dan geslagen zodat men een mooie ronde kop of een mooi gelijnd en gepiekt gat bekam. Men moest dikwijls passen en opnieuw bijslagen. Het paste nooit van de eerste keer. Ondanks dat de plaatslager zijn eigen mallen maakte, moest er altijd nog wat bijgewerkt worden voor het paste. Bovendien moesten bak- en stuurboord altijd gelijk zijn. Een kop- en gatslager waren dan ook de mannen met het hoogste aanzien op de werf. Ze werden het beste betaald. Het duurde jaren om tot dit vakmanschap te komen. Men kon het ook enkel leren door het te doen. Men moest er oog en gevoel voor hebben. Wat onze jonge werkmannen betreft, ze konden op aanraden van den Traceur of meester naar de avondschoon gaan in Dendermonde. Ze mochten dan om kwart voor vijf stoppen met werken om tegen vijf uur in de school te zijn. Hij noemde het de academie, maar wij zouden het de beroepsschool noemen. Men leerde er vooral (technisch) tekenen, plan lezen, ... de opleiding was vooral gericht op het werk dat ze al deden. Alles gebeurde in overleg met de Baas van de werf die contact hield met de leraar of meester. Men moest altijd aanwezig zijn en de lessen met goed resultaat volgen. Dan pas werd het loon dat ze verdienden verder uitbetaald net zoals men gewerkt had. Onze jonge man vertelt dat hij drie jaar tekenles is gaan volgen, daarna nog twee jaar mechanica. Op deze manier werd men een goede helper scheepsbouwer: tijdens de dag werken en 's avonds les volgen... Wordt vervolgd!





6. Het “schipke” uit de ommeganck van Dendermonde

Toelichting bij het hoofdstuk “het schipke”.

Honderden jaren werd er in de ommeganck ter gelegenheid van katuit, (de laatste donderdag van augustus) een zgn. schipken meegevoerd. Aimé Stroobants, de oud conservator-archivaris van Dendermonde heeft een overzicht opgezocht van de geschiedenis van dit onderdeel van deze ommeganck. Blijkt dat in 1930 het scheepje dat in Mechelen geleend werd niet meer kon dienen. De stad heeft een nieuw schuitje besteld op de werf Van Damme te Baasrode, op onze site dus! Deze praalstoet werd georganiseerd ter gelegenheid van 100 jaar onafhankelijkheid van België. De klassieke scheepstekenaar van de werf was Gustaaf Van Walderen uit Baasrode, hij heeft ook zijn handtekening gezet op het schip. De werf gebruikte een sloep van 5 meter lang om ze om te bouwen naar een driemast-volschip.

Het Schip



Het eerste schip dat in de Dendermondse ommegang zijn opwachting maakte tussen circa 1497 en 1567 was "den scepe doer inne Sente Ursele met haeren maechden" zaten. De legende van Sint-Ursula was toen ook een vast gegeven in de processies en ommegangen in Vlaamse en Bra-bantse steden. Het waren de 'stip ghesellen' die het schip hadden opge-tuigd en blijkbaar zorgden voor het onderhoud van de wagen. Voor de ommegang van 1651-1652 beschikte het schippersambacht over een nieuw oorlogsschip. Het stadsbestuur schonk het ambacht een ver-goeding "over het voeren van het schip van oorloge ter voorleden kerremisse inden ommeganck, mitsgoaeders betaelen vanden trompet-ter ende

tamboers in het selve schip geseten hebbende, als oock tot het coopen van twee yseren stucxkens". De twee kleine feestkanonnetjes (inv. 801, eikenhout en smeedijzer, 18 x 26,5 x 47 cm; inv. 802, eiken-hout en smeedijzer, 18,5 x 29,5 x 49,5 cm) die tot op heden in het Vlees-huismuseum bewaard bleven, kunnen hiermee mogelijk geïdentificeerd worden. Ze staan elk gemonteerd op een uit een blok gesneden houten affuit, vooraan voorzien van twee massief houten wielletjes. Dit schip overleefde vermoedelijk de 17de eeuw niet. Toen zich dan in 1754 een belangrijke ommegang aankondigde ter gele- genheid van het 900-jarig jubileum van de HH. Hilduardus en Christiana besloot het schippersambacht een nieuw "dry mastich speelschip" te laten maken "op de Vermaerde Zaet van Basrode door Joannes Fran-ciscus De Landtsheer Schip makers Maet". Het op een platte wagen gemonteerde schip was prachtig opgetuigd, op de voorsteven voorzien van een leeuw en op de spiegel boven het roer van een symbolische voorstelling van keizerin Maria Theresia. Vijf vlaggen zorgden voor een kleurrijke noot en droegen respectievelijk het wapen van Oostenrijk (boegspriet), het wapen van Prins Karel van Lorreinen (fokkemast), de HH. Hilduardus en Christiana (middelste mast), het stadswapen van Dendermonde (bezaanmast) en de HH. Simon en Judas, de patroonheili- gen van het schippersambacht (achtersteven). Dit schip deed zijn wederoptreden in 1807 en opende toen de stoet. Het was vergezeld van lokale schippers en aan boord losten drie personen af en toe een schot met behulp van kleine feestkanonnetjes. We vinden het ook met zekerheid terug in de ommegangen van 1837, 1850 en 1878. In 1888 was het schip niet meer bruikbaar. Voor de ommegangen van 1899 en 1914 deed men dan ook beroep op het uit 1647 daterende oor-logsschip uit de Mechelse ommegang. Toen men voor de ommegang van 1 juni 1930 opnieuw wou gebruik maken van dit schip stootte men op een weigering van de Mechelaars.

7. Erratum Villa Van Praet.

In de nieuwsbrief van 1 juli 2024 stond, verkeerdelijk, dat de villa Van Praet gebouwd werd in de jaren '50.

Ons oud-lid Jef Goedgezelschap deelde mij op dinsdag 23 juli telefonisch mee dat er een fout geslopen was in de tekst over de bouw van de villa, het ging hier niet over de jaren '50 maar 5 jaar later.

De graafwerken zijn aangevat in juni 1965, de ruwbouw was klaar in 1966 en de uiteindelijke afwerking werd gespreid over het jaar 1967. Nadere details werden ons verstrekt door Anne, de oudste dochter van Robert en Marcelle. Onze excuses voor het misverstand.

Jan Annemans.

8. Opnamen “Langs de Schelde”

In 2025 gaat op een Nederlandse zender een reeks uitgezonden worden over de Schelde “Van bron tot monding”.

Op dinsdag 6 augustus kwam de site Scheepswerven Baasrode aan de beurt.

Zoals afgesproken meldde de voltallige bezetting zich perfect om 9 uur op de site, ze logeerden immers in Dendermonde. Blijkbaar ging het om héél wat mensen, gaande van regisseurs, geluidsmensen, cameramensen en zelfs een piloot van een drone. Voor alle zekerheid en om niemand te vergeten publiceren wij hieronder de lijst van de bezetting:

Televisieprogramma Langs de Schelde.

1. Huub Stapel – presentator
2. Bas Vink – regisseur
3. Lesly Kanters – camera
4. Joris Schouten – geluid + drone
5. Susan Wolthuis - producer

Ter info, de naam Huub Stapel zegt jullie wellicht niet veel, als ik zeg dat hij één van de acteurs van de film “De familie Flodder” was dan zal hoogstwaarschijnlijk al een grandioos licht opflakkeren.

Na een introductie door Peter Van Wichelen in de verschillende locaties kwam ik dan weer op het toneel, aan de arm van Huub, niet één keer maar herhaaldelijk, “kunnen wij dit fragment herhalen, kom eens terug tot waar wij gebleven waren, draai je nog eens een kwartdraai, en zo bleef het maar duren, in feite zou ik niet graag in die bedrijfstak staan!

Het einde van de opnames was omstreeks 14.00u.

Dan pas komen de mensen achter de scene in actie, het is hun taak om al die fragmenten tot een logisch geheel aaneen te breien en er voor te zorgen dat er geen haperingen optreden. Susan heeft ons verzekerd dat wij op tijd zullen verwittigd worden, wanneer de reeks uitgezonden wordt en op welke Nederlandse televisiezender.

9. Herita

Ook in 2025 blijft de projectrekening voor de steun aan onze botter Rosalie nog steeds actief bij Herita. Wij willen er nogmaals op wijzen dat er heel wat fiscale voordelen zijn aan giften op deze mogelijkheid. Bedrijven kunnen gelijk welke gift aftrekken van hun belastingen, een gift op de projectrekening bij Herita geeft ook particulieren dezelfde mogelijkheden.

Let wel... enkel giften komen in aanmerking, geen sponsor- en geen lidgeld!

Voor alle zekerheid hierbij nogmaals de gegevens:

Herita projectrekening nummer IBAN BE33 7460 2844 9946 - BIC KREDBEBB.



10. Museumwinkel

Overzicht van de publicaties en voorwerpen te verkrijgen aan de balie van het scheepvaartmuseum

De maritieme geschiedenis van Baasrode, auteur Jan Annemans, uitgeverij Het Punt Baasrode, 196 blz., prijs €26

De Baasroodse botter Rosalie, auteur Jan Annemans, uitgeverij Het Punt Baasrode 66 blz., €15

Verdwenen scheepstypes, auteur Jan Annemans, drukkerij Het Punt Baasrode, €3

De meesterwoning op de erfgoedsite Scheepswerven Baasrode, auteur Jan Annemans, fotografie Achiel Triempont, 8 blz., €2

Scheepsmodel botter, €250

Kadasterplan Vlassenbroek, €5

Kadasterplan Baasrode, €5

De twee kadasterplannen samen: €7,5

Postkaarten Scheepvaartmuseum Baasrode, €0,50

Jan

11. De gegevens van de vereniging

Scheepvaartmuseum Baasrode vzw

Adres: Sint-Ursmarusstraat 137, 9200 Baasrode

Telefoonnummer: 052/46 31 28

E-mailadres: info@scheepvaartmuseumbaasrode.be

Webadres: www.scheepvaartmuseumbaasrode.be

Bankrekening: BNP Paribas Fortis: BE37 0011 3713 3828 - BIC GEBABEBB

BTW-nummer: BE0420 511 430

Ondernemingsnummer: 0420 511 430

12. Colofon

Teksten: Jan Annemans, Arthur Brutyn, Erik De Quick, Eelco Van Schaik, Aimé Stroobants

Lay-out en correcties: Maurits Vernimmen, Denise Van Stappen

Fotografie en nieuwsbrief: Achiel Triempont, Arthur Brutyn, Christian Vandekerkhove-Geert De Rycke

Verzendingen: Christian Vandekerkhove

Cover: Achiel Triempont



