

Scheepvaartmuseum Baasrode vzw

Nieuwsbrief 1 april 2026



Eugène Gaston Callens

SY Jan - de Kil Moerzeke Kastel 1998, olie op doek 95 x 100 cm



Nieuwsbrief 1 april 2026

Inhoud

1. Woordje van de voorzitter
2. De brik Adèle
3. Investeren in de Baasroodse botter Rosalie
4. Kunstschilder Gaston Callens
5. Man bijt hond op de werf
6. Vernieuwing lidgelden 2026
7. Museumwinkel
8. Giften via Herita
9. Gegevens van de vereniging
10. Colofon

1. Woordje van de voorzitter.

Zo, beste mensen, het eerste kwartaal van 2026 ligt weer achter onze rug.

Wie denkt dat in dat eerste kwartaal niets gebeurd is heeft het lekker mis. Al eens gedacht aan donderdag 26 maart waarop het vernieuwd atelier Van Praet eindelijk zijn deuren geopend heeft? Nu nog de Scaldis en wij bereiken dan eindelijk een volwaardige, volledige museumsite. Wat 26 maart betreft, de tijdsperiode tussen de opening van dit atelier en het verschijnen van deze nieuwsbrief bleek te klein om nog uit te werken, het verslag van deze gebeurtenis zal verschijnen in de nieuwsbrief van 1 juli 2026.

Met de opening van het atelier is ook het nieuwe museumseizoen 2026 op gang getrokken.

Dat wil niet zeggen dat wij drie maand stil gezeten hebben, de tijd van de winterstop ligt al eeuwen achter de rug, vanzelfsprekend zijn de bezoeken steeds doorgegaan, ook de gedeelde gidsbeurten in de meesterwoning zijn nooit stopgezet.

Waar het publiek te talrijk was, werd het ondergebracht in de polyvalente zaal van de provincie Oost-Vlaanderen.

Met vereende krachten werd de erfgoedsite opgeruimd van houtafval en plastic flesjes die overal rondslingerden. De agenda van binnenlopende boekingen voor groepen en trouwlustige koppeltjes lopen vlot binnen om maar te zwijgen van de jeugdige communicanten om dit heuglijk feit toch op te slaan, daarin is de bevolking toch honkvast, zij proberen hun traditionele data in hun leven en dat van hun kinderen toch nog vast te leggen, ergens, onder het oppervlak, sluimeren toch nog steeds de traditionele waarden!

Een groot aantal nieuwe leden heeft zich aangesloten bij onze vereniging. Ook een aantal oude leden heeft, om uiteenlopende redenen, afgehaakt, deels omdat ze ons ontvallen zijn, deels omdat zij zichzelf te oud waanden om nog in een keurslijf van een vereniging te lopen. Dit laatste wordt zelfs sterk betwijfeld. De verhalen van de ouderen (ik moet mij bedwingen, ik dacht zelfs al te schrijven "de oudjes") zijn precies waarin zij hun tradities bewaard hebben of hun herinneringen kunnen delen. Wij slaan ze op, in woord en beeld.

Wij verwachten jullie massaal op zaterdag of zondag van 14.00u tot 18.00u.

Hartelijke groeten, de zomer ligt voor ons!

Jan Annemans

Voorzitter vzw Scheepvaartmuseum Baasrode

2. DE BRIK «ADELE»

De brik algemeen

Naar aanleiding van het artikel van Luc Van Coolput hierbij enkele karakteristieke gegevens van brikken.

Brikken waren zeegaande zeilschepen met twee masten.

Wanneer wij de lengte over de stevens meten en een standaardmaat nemen van ongeveer 25 meter komen wij uit op een breedte van ongeveer 6,25 meter en een holte van 3,60m.

Met die ruimte kon een brik gemakkelijk tot een laadvermogen oplopen van 165 ton.

De achterste mast was de hoogste met telkens de ondermast, die er al geplaatst was bij de bouw van het schip, tijdens het tuigen werden er telkens twee stengen aan toegevoegd met weer opnieuw 4 ra's, aan de onderbramsteng kwamen 2 ra's en aan de bovenbramsteng, een. Op het dek, van voor naar achter kwam de kaapstander te staan, het kombuis tussen de twee masten en het achterkasteel met de kapiteinshut om tenslotte te eindigen met de spiegel, al of niet zwaar versierd met snijwerk en glasramen

De kaapstander werd voorzien door 2 lange bomen waar de hele bemanning werd opgeroepen, vandaar het bevel "alle hens aan dek" waarbij hens, alle handen betekende.

De kaapstander werd niet alleen gebruikt om het anker op te halen maar ook om de stengen te toppen, zij konden immers gevierd worden om een haven dieper in het binnenland te bereiken. Ook konden er zwaardere lasten mee in het ruim gelaten worden.

De onderwanten waren uitgerust met weeflijnen waarlangs de bemanning naar boven klauterde tot aan het kraaiennest, altijd aan loef, zo werden de matrozen tegen het want gedrukt om te vermijden dat ze overboord geblazen werden.

Boven het luik lag de sloep, deze laatste werd gebruikt voor alle werk.

De brik “Adèle”

Luc Van Coolput, lid Koninklijke Belgische Marine Academie

In deze bijdrage over koopvaardij schepen die in de 19^e eeuw te Baasrode werden gebouwd volgt een beschrijving van de carrière van de brik “Adèle”, die in 1859 van stapel liep op de werf van P. Van Damme. Er zijn geen afbeeldingen van dit schip, maar ter illustratie voegen wij toch enkele foto’s bij van gelijkaardige vaartuigen van dezelfde tonnage.

Gedurende de eerste helft van de 19^e eeuw waren in West-Europa en Noord-Amerika de best gekende scheepstypes het volschip, de schoener en de brik.

Het volschip, met zijn drie vierkant getuigde masten, was bij uitstek geschikt voor de lange omvaart. De schoener, die langsscheeps getuigd was en uiteraard loefwaardiger dan het volschip, vond vooral emplooi in de kustvaart, alhoewel langere reizen helemaal niet uitzonderlijk waren.

De brik was echter het westers scheepstype dat zowel in de kustvaart als in de lange omvaart over de gehele wereld het meest verbreid was. De kleinste brikken maten nog geen 100 registerton en de grootste maten uitzonderlijk soms wel tot 400 ton. De brik was volledig vierkant getuigd met aan elk van beide masten een onderzeil, één of twee marszeilen, daar boven op een bramzeil en dikwijls nog een bovenbramzeil.

In de tweede helft van de 19^e eeuw werd de brik geleidelijk vervangen door de grotere driemastbark die meer lading kon vervoeren. In het begin van de 20^e eeuw was de brik een echt zeldzaam scheepstype geworden en verdween dan kort na de Eerste Wereldoorlog geheel van de wereldzeeën. Evenwel zijn sinds de heropleving in de jaren 1970 van de wereldwijde interesse voor de zeilvaart terug een 25-tal brikken in de vaart gekomen en dan wel voor tochten met passagiers of voor opleiding van jongeren.

Ons land, met zijn relatief kleine koopvaardijvloot, kende in de 19^e eeuw toch een hele reeks brikken. Van 1830 tot 1880 voeren 700 koopvaardij schepen onder Belgische vlag. Vele scheepstypes waren vertegenwoordigd : volschepen, barken, schoenerbrikken, barkentijnen, schoeners, kotters, stoomschepen en meer lokale types als koffen, galjoten, smakken, pleiten en bijlanders. De vloot telde in genoemde periode 67 brikken, hetzij bijna 10%. Aldus was de brik het meest voorkomende scheepstype. Een groot aantal brikken, 42 eenheden, werd in het buitenland aangekocht, terwijl er 25 in eigen land werden gebouwd.

De laatste brik die op een Vlaamse werf werd gebouwd was de “Adèle” die op woensdag 18 mei 1859 van stapel liep bij Petrus Van Damme in Baasrode. De houten brik was het negende en laatste koopvaardij schip dat in Baasrode werd gebouwd en was zelfs het enige zeeschip dat in 1859 in ons land te water liep.

Bovendien was de "Adèle" bijna het laatste "groot" zeilend koopvaardijship dat in België werd gebouwd. Ze werd immers nog slechts door twee andere vierkant getuigde zeilschepen gevolgd, nl. de bark "Koophandelkring" (in 1861 te Brugge gebouwd) en het volschip "Marnix de Ste.Aldegonde" (1863, Antwerpen). Terwijl in andere westerse landen nog gedurende verscheidene decennia grote zeilschepen werden gebouwd was ons land het allereerste waar de bouw ervan definitief ophield.



Brik Raphael

De "Adèle" werd gebouwd voor rekening van J. Robyns en kapitein Théodore Devries en kreeg Antwerpen als thuishaven. Robyns was reeds sinds 1840 reder en bezat in 1859, toen de "Adèle" gebouwd werd, nog twee andere schepen : de brik "Eugénie" en de schoener "Rubis". Voor kapitein Devries betekende de associatie met een reder zeer zeker een erg belangrijke stap, want hoogstwaarschijnlijk had hij al zijn spaarcenten aangesproken om mede-eigenaar te worden van de "Adèle". Hij werd geboren te Antwerpen op 20 oktober 1826, behaalde het brevet van kapitein op 7 mei 1853 en voer dan tot 1857 als kapitein van drie brikken : achtereenvolgens de "Sophie", de "Daniel" en de "Bellona".

Op 21 mei 1859, drie dagen na de tewaterlating, bracht de sleepboot "Otto" de "Adèle", die feestelijk bevlagd was, naar Antwerpen. De brik mat 168 ton (één ton was gelijk aan een volume van 1,50 m³). De romp was met zinken platen gedubbeld tegen de aangroei van mossen en algen en tegen beschadiging door de paalworm. De experts van de classificatiemaatschappij Bureau Veritas onderzochten in juli de "Adèle" en bevonden de brik volledig geschikt voor de Atlantische vaart.

Het was Theodore Devries die zelf het bevel waarnam over de brik en op 26 juli verliet hij Antwerpen met bestemming Genua en met aan boord een volle lading stukgoederen. Op de rede van Vlissingen moest hij wachten op een gunstige wind om het Kanaal in te varen. Op 3 augustus kon hij eindelijk ankerop gaan en op 11 september kwam hij te Genua aan. Een overtocht van 39 dagen was niet al te slecht voor de nagelnieuwe kleine brik die dan toch een heel gewoon en klassiek vrachtvoerend zeilschip was en in de verste verte geen clipper. De afstand Antwerpen – Genua bedraagt ongeveer 2.200 zeemijl, doch een zeilschip dat dikwijls wegens tegenwinden moet opkruisen legt toch heel wat meer zeemijlen af.

De thuisreis ving aan op 3 december en reeds op oudejaarsavond kwam de "*Adèle*", na een redelijk snelle overtocht van slechts 28 dagen, op de rede van Vlissingen aan. Devries had gedurende de laatste dagen wel te kampen met veel slecht weer. Op 24 december werd hij overvallen door een storm uit het noordwesten: zware buien, hoge zee, hevig rollen en stampen... Het zeerapport vermeldt dat de brik "*lag gestadig onder water*". Op kerstdag woedde "*een hevige orkaen*" en "*het schip lag als vermoord onder de zee en slingerde van boord tot boord onder water*". Op 28 december peilde Devries Cape Lizard en stuurde vervolgens met harde wind het Kanaal in. De zeeloods kwam twee dagen later aan boord. Te Antwerpen werd gedokt op 4 januari 1860 en we mogen wellicht aannemen dat kapitein Devries, die lid was van het "*Antwerpsch Zeemans-Collegie*", wel met enige fierheid zijn persoonlijke vlag nr. "A 78" in de top van de fokkemast zal gevoerd hebben. De lading bestond uit olijfolie, fruit en zware blokken marmer.

Voor de volgende reis was Rio de Janeiro de bestemming. Met nog eens een volle lading stukgoederen verliet de "*Adèle*" Antwerpen op 27 februari 1860 en de rede van Vlissingen op 10 maart. De aankomst te Rio had plaats op 1 mei en de overtocht had dus 63 dagen geduurd. Rond het midden van de 19^e eeuw gold een overtocht van ongeveer 45 dagen als een echt snelle reis en in vergelijking hiermee kan de prestatie van de "*Adèle*" dus slechts als erg gemiddeld bestempeld worden.

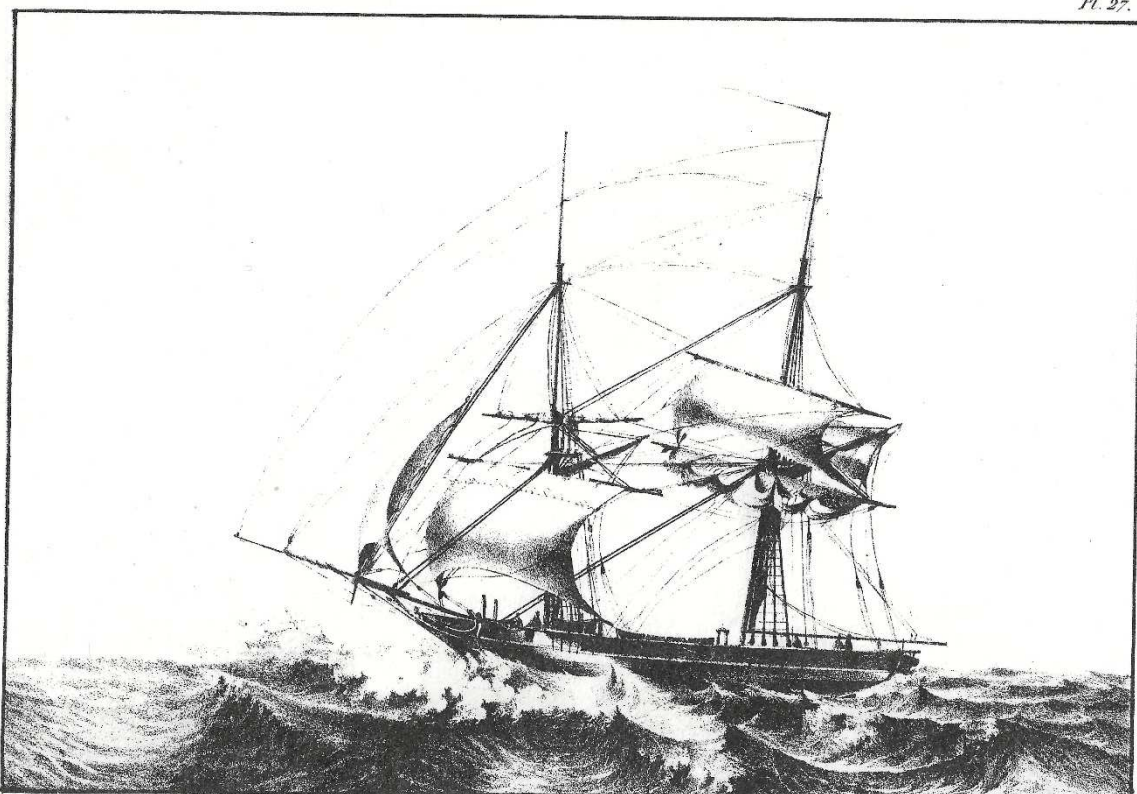
In Rio werd koffie geladen en in Santos werd de lading vervolledigd. Met in totaal 2940 balen koffie verliet Devries op 19 juni Santos met bestemming Falmouth "*for orders*". Falmouth, gelegen op de Engelse zuidkust, werd bereikt op 13 september, hetzij na een overtocht van 86 dagen...Na twee dagen kreeg Devries opdracht naar Hamburg door te varen om ginds de lading koffie te lossen. Cuxhaven, aan de monding van de Elbe, werd op 19 september bereikt.

Voor haar derde reis verliet de "*Adèle*" op 9 november Hamburg en stak twee dagen later in zee. De bestemming was Montevideo en Buenos Aires om er huiden en wol te laden voor een Antwerpse afnemer. De terugreis duurde lang : de afvaart uit Buenos Aires had plaats op 31 januari 1861 en de rede van Vlissingen werd pas bereikt op 26 januari, hetzij na 76 dagen...

In juli werd de "Adèle" nogmaals gekeurd door de experten van Bureau Veritas en in orde bevonden om verder op de Atlantische Oceaan te varen.

Voor de twee volgende rondreizen bleef Devries verder aan boord als kapitein :

- vertrek uit Antwerpen op 16 augustus 1861
- uit Vlissingen : 18 augustus
- van 21 november 1861 tot 10 januari 1862 in Buenos Aires
- terug op de rede van Vlissingen op 2 april en te Antwerpen op 3 april
- de retourlading bestond uit huiden, wol en paardenhaar
- beide overtochten waren nog maar eens erg traag : de uitreis duurde 95 dagen en de thuisreis nam 82 dagen in beslag
- afvaart uit Antwerpen op 12 mei
- uit Vlissingen : 16 mei
- van 9 augustus tot 3 oktober te Rio Grande do Sul (Brazilië)
- aankomst in Camaret op 23 december en in Le Havre op 13 januari 1863
- overtochten : 85 en 81 dagen



Een Zuid-Amerikaansche Brik

Na gedurende vijf rondreizen de "Adèle" als kapitein gevoerd te hebben ging Devries van boord en bleef verder aan wal. Aan boord van de brik werd hij vervangen door Jean Edelkamp, geboren op 28 december 1821 en afkomstig van Aschendorf, gelegen in Papenburg (Nedersaksen). Wegens een acuut gebrek aan Belgische kapiteins en stuurlieden werden heel

wat Antwerpse koopvaardij schepen in de 19^e eeuw bemand door officieren die afkomstig waren uit Noord-Holland en Noord-Duitsland. Daarbij dient opgemerkt dat Oostendse schepen daarentegen bijna zonder uitzondering door Oostendse kapiteins en stuurlieden werden bemand. De reden daarvan ligt duidelijk in het feit dat aan de kust de maritieme traditie veel sterker gebleven was dan in Antwerpen waar de twee eeuwen lang durende sluiting van de Schelde de traditionele zeevaart sterk had gehinderd.

Edelkamp was afkomstig uit de kustvaart. In 1852 en 1853 voerde hij als kapitein de Brusselse pleiten "*Sans Repos*" en "*Jeune Caroline*". Deze laatste werd in 1800 te Baasrode gebouwd als binnenschip en werd pas in 1836 ingezet in de kustvaart. Het vaartuig was eigendom van reder P. Annemans die in Brussel gevestigd was. Pleiten waren Vlaamse binnenschepen, volgebouwd en met een plat vlak. Een aantal binnenpleiten werden omgebouwd tot zeepleit toen in de jaren 1830 in ons land gebrek aan scheepsruimte was. Bovendien werden verscheidene pleiten speciaal voor de kustvaart gebouwd.

Eind 1853 kreeg Edelkamp het bevel over de Antwerpse galjas "*Louise*", doch verloor dit schip begin 1855 door stranding in Engeland. De galjas was een typische Noord-Europese kustvaarder, meestal op kiel gebouwd en met een spiegel, ondanks de ronde vormen. Na de "*Louise*" kwam Edelkamp aan boord van de pleit "*Persévérant*" die in 1837 door Van Praet te Baasrode was gebouwd. Gedurende zeven jaar voerde hij de "*Persévérant*" voor in totaal 24 reizen ter kustvaart. Tenslotte werd hij in februari 1863 in navolging van Devries tot kapitein benoemd aan boord van de "*Adèle*".

Op 26 februari 1863 verliet Edelkamp met de "*Adèle*" Le Havre en kwam op 14 mei in Montevideo aan. De reis duurde 77 dagen. De terugreis was nog iets trager : afvaart uit Montevideo op 3 juli en aankomst te Falmouth op 20 september, hetzij 79 dagen. Te Falmouth lagen orders klaar voor Hamburg en de overtocht nam vier dagen in beslag.

Tot dan toe had de "*Adèle*" gevaren zonder ooit in het nieuws te komen wegens zwaarwichtige averij of andere ernstige problemen. Voor de zevende reis sloeg het noodlot echter ongemeen zwaar toe. Edelkamp verliet Hamburg op 1 december 1863 met bestemming Montevideo en Buenos Aires. De volgende dag ging de brik te Cuxhaven ankerop.

Sindsdien werd niets meer van het schip vernomen ! De Antwerpse krant "*Het Handelsblad*" schreef in de editie van 8 april 1864 : "*Men boezemt alhier veel ongerustheid in nopens de belgische brik "Adèle", kap. Edelkamp, den 1 december van Hamburg naer Buenos-Ayres en Montevideo vertrokken, waervan men nog geene tyding heeft ontvangen. Men denkt dat het vaertuig zal gebleven zyn.*" De krant "*Le Précurseur*" schreef bovendien : "*....On croit que ce bâtiment sera resté dans l'ouragan qui a régné vers cette époque*".

Van de «Adèle» werd nooit enig spoor teruggevonden. De brik was met man en muis vergaan. Vooral houten schepen waren, aangezien ze na verloop van tijd meer en meer lekten, bij stormweer bijzonder kwetsbaar. Vele vergingen en in vele gevallen kon de bemanning worden gered. Echter, in de periode 1830 tot 1880 verdwenen er toch 33 van de 700 koopvaardijsschepen die onder Belgische vlag voeren spoorloos. De brik “Adèle” was één van hen en was tevens, in 1863, het allerlaatste in Baasrode gebouwd koopvaardijsschip dat nog onder Belgische vlag in de vaart was.

Archivalische bronnen

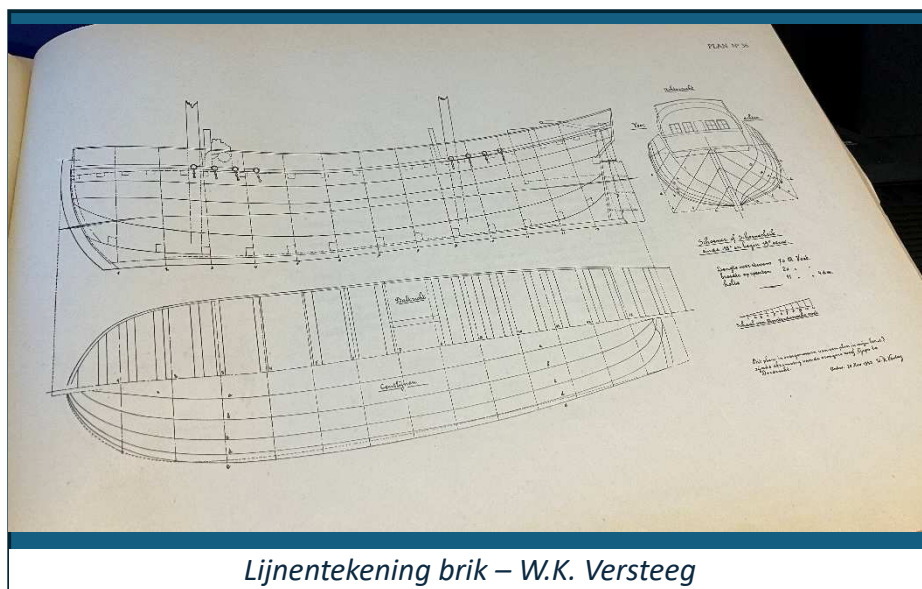
- Stadsarchief Antwerpen – Modern Archief – Registers Havenbeweging
- Archief Provinciebestuur Antwerpen (diverse reeksen)
- Archief van de Hulp- en Voorzorgskas voor Zeevarenden (Registres Matricule)
- Archief van de Rechtbank van Koophandel (Zeevaartverslagen)

Gedrukte bronnen

- Registers Bureau Veritas
- Krant Le Précurseur
- Krant Het Handelsblad
- Krant Lloyd Anversois

Illustraties

- Brik Raphael, schilderij, Veenkoloniaal Museum, Veendam, NL.
- Zuid-Amerikaansche Brik, P. Le Comte, Schepen en Vaartuigen, Amsterdam 1831.



Lijntekening brik – W.K. Versteeg

3. Investeren in de Baasroodse botter Rosalie

De roestvrij stalen pennen van de Baasroodse botter Rosalie.

Noodzakelijke onderdelen van een zeilschip zijn de verschillende pennen of korvijngagels, ze zijn vervaardigd uit zeewater bestendig rvs omdat de Rosalie moet voorzien worden voor alle vaargebieden.

De bolders.

De situatie van een Baasroodse botter verschilt wezenlijk van een zuiderzeebotter.

Daar zijn twee redenen voor. Vooreerst waren de bidders van de Zuiderzee vissersschepen terwijl de Baasroodse bidders transportschepen waren, bedoeld om in één keer voldoende lading te kunnen overbrengen van de vangstplaats naar de markt.

Daarom lag ook het bundek iets hoger dan bij een botter van de Zuiderzee waarbij het dek onder de waterlijn lag.

Een tweede verschil is het vaargebied. Terwijl de bidders in Nederland in de haven met de kop op de wal vastgemaakt werden hadden zij enkel op het voordek, aan bak- en stuurboord één bolder. Achteraan zouden de bolders in de weg staan voor de netten en werden zij vervangen door pennen of korvijngagels die snel konden weggehaald worden wanneer de netten moesten binnengehaald worden. De verschillende schepen kwamen dus, mooi op een rij, naast mekaar te liggen, achteraan werden zij vastgemaakt via de korvijngagels om te vermijden dat zij onderling schade zouden oplopen door te schavielen. Op de Zuiderzee, nu het IJsselmeer, staat geen stroming.

Een Baasroodse botter komt op de Schelde te liggen. Hier moet niet alleen rekening gehouden worden met de stroming van gemakkelijk 10km per uur, maar ook met de grotere binnenschepen die hun snelheid niet aanpassen aan aangemeerde schepen, ondanks het feit dat ze verplicht zijn vaart te minderen als zij een veerdam of een aanlegplaats passeren.

Op de Schelde is het niet mogelijk om met de kop op de wal vast te maken, alle schepen moeten dus op hun vaste ligplaats zo min mogelijk weerstand bieden, dat kan enkel als ze vastmaken in de richting van de stroming.

Daarom is de Rosalie ook op het achterdek uitgerust met dubbele bolders. Elke bolder is voorzien van een dwarse pen om te vermijden dat de meertouwen van de bolders zouden komen, zeker bij golfslag op de Schelde of bij passerende schepen.

Aangezien een botter zwaarder uitgevoerd is in de kop dan in het achterschip, zijn de bolders op het voordek zwaarder uitgevoerd dan op het achterdek, vandaar het verschil tussen de pennen, voor en achter.

De mastbank.

Ook op de mastbank komen vier pennen te zitten om de vallen te beleggen van de voorzeilen en het grootzeil en de dirk van de zeilboom. De neerhaler van de halshoek wordt op zijn beurt belegd op de waterbalk.

De zeilboom krijgt hier zijn draaipunt, de zogenaamde "lummel".

De waterbalk van het achterdekje.

Het driehoekig achterdekje van een botter is eveneens voorzien van een waterbalk om achteroplopende golven zo vlug mogelijk weer overboord te zetten . Ook in deze waterbalk komen twee pennen te zitten om de helmstok op zijn plaats te houden. Met ander woorden, enkel op ruim water kon men op die manier koers houden. Bij een aangemeerd schip werd zo vermeden dat het roer dwars slaat als de tij keert.

Conclusie.

Het draaiwerk van de firma Linssen uit Buggenhout bestaat uit 4 pennen of korvijngels, bestemd voor de 4 bolders van het voordek en de bolders van het achterdek. De mastbank en de waterbalk op het achterdekje worden voorzien van pennen die 2 centimeter kleiner zijn dan de andere.

4. Kunstschilder Gaston Callens

Biografie Eugène Gaston Callens

E. Gaston Callens werd geboren te Antwerpen op 31 december 1925 aan de oevers van 'zijn' Schelde, majestueuze stroom, die hem zijn hele leven ging begeleiden. Hij was gefascineerd door de tumultrijke kleuren ervan, welke hem inspireerden om zijn 'marines' te schilderen.

Naast zijn uitzonderlijke artistieke gave was hij eveneens in een goede wieg geboren: zijn ouders, handelaars in de Antwerpse Metropool, begrepen zeer snel het talent van hun zoon en stimuleerden hem zijn artistieke studies zo ver mogelijk door te drijven. Naast 12 jaar in het 'Lycée d'Anvers' en later een graad in het Hoger Handelsinstituut was hij sinds zijn 11^e ingeschreven in de tekencursus van de veeleisende Duitse schilder Leopold Müller. Hoewel deze leermeester 'strafstok' met maestria hanteerde leed de perfectionist Gaston Callens er in stilte, maar verklaarde later dat zijn schilderhand aldaar geboren werd.

Zijn volgende leermeester was Jos Maus, welke hij twee jaar later vervoegde. Deze aangename en gevoelige man was gepassioneerd door de Scheldelandschappen, welke de jonge leerling de smaak voor zijn 'marines' zou geven.

Op 14-jarige leeftijd schenkt zijn vader hem zijn eerste schildersatelier, in de buurt van het ouderlijk huis. Intussen is hij als een der jongste leerlingen ingeschreven in de Antwerpse Academie voor Schone Kunsten voor een klassiekere vorming rond stilleven, naakten, e.d.

Een van zijn professoren, Isidoor Opsomer, merkt hem op en spelt hem een mooie artistieke toekomst voor. Intussen volgt hij verschillende andere ateliers, welke hem toelaten zijn technieken te verrijken.

1940: een wereld die voor de hele bevolking brutaal instort. De jonge Callens is geconfronteerd met een door de bezetter hermetisch afgesloten havengebied, alsmede het wegblijven van de traditionele commerciële 'steamers', welke vervangen worden door droeve grijze oorlogsschepen onder hakenkruis. Net als verschillende andere familieleden zal hij de Weerstand dienen, en de familiale ijzerwarenwinkel zal een draaischijf worden voor munitiebevoorrading van de ondergrondse bewegingen.

Daar zijn ouders over een villa op het platteland beschikken, schildert de jonge Gaston in open lucht: velden, bloemen en hoeves worden tijdelijk zijn onderwerpen.

Amper 18 jaar oud – Antwerpen was nog steeds onder het Duitse juk- organiseert hij zijn eerste tentoonstelling in de Lamorinièrzeaal. Ondanks de logistieke beperkingen is de tentoonstelling een succes en de verkoop fenomenaal.

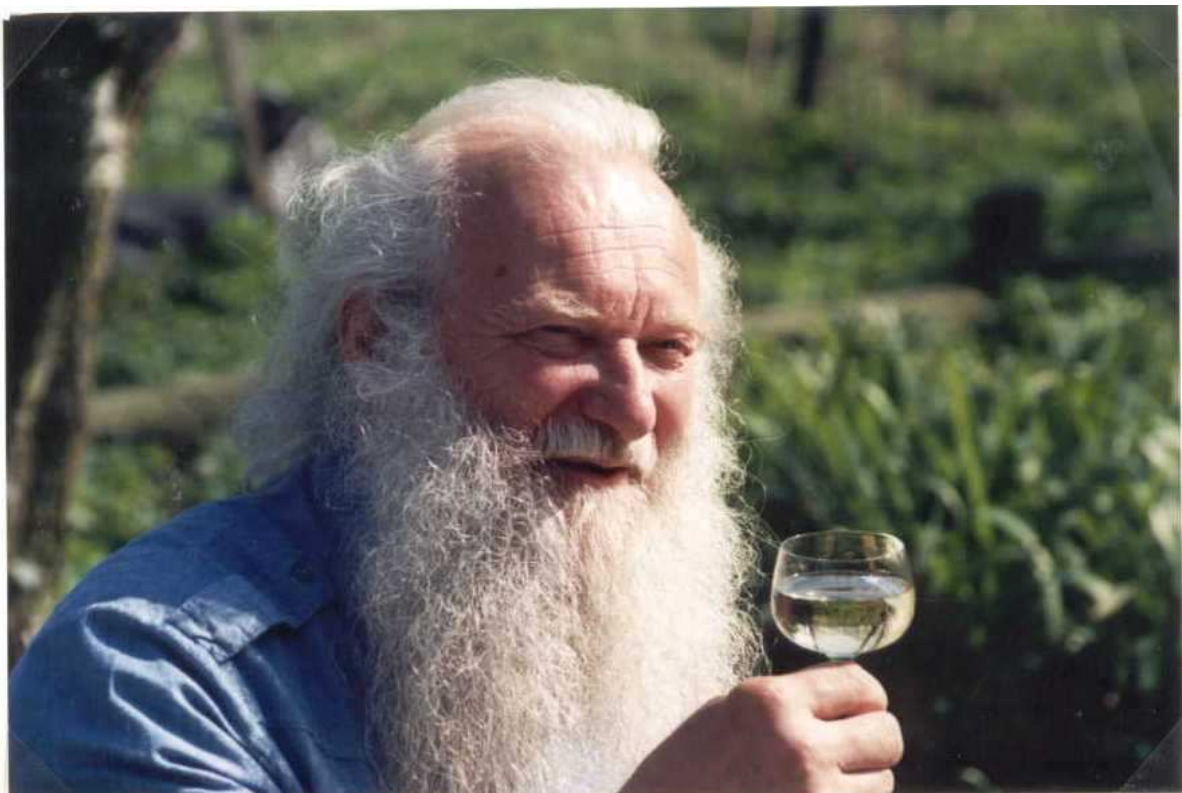
Dankzij onze bevrijders is de haven einde 1944 opnieuw operationeel en het maritiem verkeer herneemt. Callens bekommt een doorgangsbewijs en mist niets van deze heropflakking van de havenbedrijvigheid.

Hij wordt als jongste lid opgenomen in de statige 'Cercle des Artistes Belges Réunis', waar hij James Ensor leert kennen. De reeds bejaarde Meester zal hem een aantal essentiële regels van de Kunst overmaken : "nooit tekenen of schilderen op een slechte ondergrond", "nooit werken met kleuren van matige kwaliteit", maar vooral "Blijf jezelf, ongeacht de mening van de kunstcritici die de mode van het moment opdringen". Deze aanbeveling ligt aan de basis van zijn wens 'marineschilder en marinedocumentalist' te zijn, zonder ooit in eender welke 'nieuwe golf' te worden ondergebracht.

Met enkele collega's schilders richtte hij in 1964 de Vereniging van Antwerpse Haven- en Scheldeschilders op met als doel groepstentoonstellingen te brengen met marine onderwerpen. Callens wilde voor het nageslacht beelden bewaren in hedendaagse context. Een van zijn meest originele tentoonstellingen in deze periode vond plaats in een droogdok, welke werd geopend door Burgemeester Craeybeckx en Havenschepen Leo Delwaide.

Hij verblijft een paar jaar in Parijs, waar hij Georges Brassens en Edith Piaf frequenteert en een job als tekenaar aanvaardt bij de couturier Jacques Fath. Daarna woont hij een paar maanden in Salzburg, maar de nostalgie naar 'zijn' Schelde brengt hem terug naar zijn geboortestad.

Zijn palmares omvat om en bij de 90 tentoonstellingen, waarbij enkele originele locaties, als het hoger vernoemde droogdok of nog het Middelburgse ramschip 'de Schorpioen'. De Nederlanders onthalen hem in triomf en verschillende meesterwerken passeren aldus in Nederlandse handen.



Hij verblijft de laatste 30 levensjaren teruggetrokken te Beveren-Waas, steeds dicht nabij de Schelde, en waar het domein 'Ten Grooten Bosch' de rust en de schoonheid van de landelijke omgeving uitstraalt.



Monnikendam

De Nederlandse haventjes van Paal, Yerseke, Veere, Monnikendam, enz... waren voor hem plaatsen waar hij letterlijk geluk 'dronk'. In Terneuzen hield hij ervan de zeereuzen te zien passeren, of nog de 'coasters', een van zijn geliefkoosde onderwerpen. Het licht welke de Schelde bij mooie zomerdagen baadde, fascineerde hem.

Ondanks een kankerziekte welke hem gedurende vier jaar ondermijnde, schilderde hij enkele van zijn mooiste kunstwerken in deze periode, in tegenstelling tot andere kunstschilders, die tegen het einde van hun leven neigen naar grijze en sombere tonen.

Zijn laatste werken stralen een ongelooflijke levenslust uit, welke respect afdwingen.

De grote eenvoud en afwezigheid van elke vorm van pretentie zijn vervat in het antwoord op een lovende toespraak waar de spreker eindigde met een "Meester, u ben een groot kunstenaar", waarop hij antwoordde "Inderdaad, ik ben 1m87 groot" !

Na een lange maar moedig gedragen ziekte overleed Gaston Callens op 27 december 2004. De dag van zijn begrafenis op het Ereveld van het Schoonselhof, kleurde er een prachtige decemberzon de hemel rood, net zoals hij hem graag weergaf op zijn werken. Een laatste eerbetoon van Moeder Natuur.

Rita Vandecauter,
zijn levensgezellin tijdens 16 gelukkige jaren.



Onweersdreiging op de Benedenschelde

5. Man bijt hond op de werf

Op 5 februari 2026 hadden wij dan eindelijk een afspraak met de ploeg van “Man bijt hond” van de Nederlandstalige televisie, VRT.

Om kwart voor elf waren zij al op post met een ploeg van vier personen, naar ik mag vermoeden de ploegleider, ook al direct de auteur van het bewust gedicht, een assistente, een geluidsman en een cameraman.

Zoals gebruikelijk werden de vier teamleden en alle genodigden vergast op koffie met pralines, geschonken door François.

De bedoeling was een gedicht voor te lezen met als decor de Baasroodse botter Rosalie.

Omdat een uurtje daarvoor een plensbui uit de hemel kwam gevallen werd de situatie aan de botter te gevaarlijk en werd uiteindelijk de loods Van Damme uitgekozen.

Na wat gezeul met stoelen werd een auditorium gecreëerd, om de teamleider de gelegenheid te bieden haar gedicht voor te dragen.

Want dat was uiteindelijk de bedoeling, een gedicht schrijven over de werf.

Ook de plaatselijke “belleman” was aanwezig, en hij niet alleen: Chantelly was van de partij, een fabrikant van wereldberoemde pralines en ook de krachtbal, een creatie van wijlen François De Bleser en de dansschool niet te vergeten, zelfs een vertegenwoordiger van het provinciebestuur, bij monde van Mireille, was paraat met haar camera in aanslag.

Uiteindelijk bevatte dat gedicht een poëtische samenhang van alle takken van ontspanning in Baasrode.

Tot drie keer toe herhaalde de belleman zijn roep om de VRT-ploeg te verwelkomen op Baasroodse grond.

Wat het gedicht in kwestie betrof, dat werd ook drie keer herhaald om praktische redenen. Vanzelfsprekend wordt er de meest geschikte versie uitgekozen.

Na een klein uurtje en heel wat gedaver van de kou moest tenslotte het afscheid nog uitgesproken worden. Dat kwam mij dan weer toe.

De uitzending van deze aflevering van “Man bijt hond” zal waarschijnlijk doorgedaan zijn op het einde van de maand maart, hopelijk hebben jullie het allemaal gezien.

In bijlage tenslotte het bewust poëem met de stempel van “Man bijt hond”.

Baasrode

Mijn liefde voor Baasrode city is groot
Je kunt ernaartoe met de overzetboot
Ofwel met de veerpont, een vlot synoniem
De vibe is in Baasrode zeer maritiem

Het scheepvaartmuseum gaat mee
met zijn tijd
Er valt veel te zien in die keet, da's een feit
Een feit dat ik ei zo na nooit had geweten
Want Annemans Jan was
zijn sleutels vergeten

De Baasroodse botter vond ik magnifiek
Vooral wreed geschikt voor de palingtrafik
Zo'n boot transporteert louter
lévende paling
Een Baasrodenaar neem je niet
in de maling

In Aalst is de provinciaal glad als een aal
Maar Baasrodenaren zijn warm en joviaal
Ze zeggen elkander altijd goeiedag
Dat kost maar nul euro: een billijk bedrag



Het is niet het grootste dorp,
maar da's geen ramp
In Baasrode, daar brandt al eeuwen
de lamp
Geen storm of orkaan kan
de bostroëneir doven
Dat zeggen ze toch,
dus ik zal 't maar geloven

Bij Chantelly sprong ik een gat in de lucht
Want hun chocolade is wereldberucht
Dat spul is verslavend als straatheroine
Zie ook hun gigantische palingpraline

De krachtbalclub is een sportief monument
Toch als je een fan van
de krachtbalsport bent
Hoe hard ze daar smijten,
is echt wonderbaarlijk
Het is maar een klein beetje
levensgevaarlijk

De dansschool, die laat evenmin
met zich spotten
Ze dansen daar stevig de ziel uit hun botten
Geen adem die stukt en
geen ader die dichtslibt
Er wordt gezondmakend gezweet
en geropeskipt

Springlevend is ook gans het dorp
als geheel
Pas op of ik word hier nog sentimenteel
Van Baasrode-Centrum tot Baasrode-Zuid
Het is nergens beter, zo luidt mijn besluit

Nu wordt het tijd om er vanonder te floepen
Dus Belleman Jordy komt echt
als geroepen
Ik geef hem het laatste en uiterste woord:

Baasrode is baas - zeg het voort,
zeg het voort!

6. Vernieuwing lidgelden 2026

Eén van de punten op de bestuursvergadering van 4 december was de vernieuwing van de lidgelden in 2026.

Zoals eerder afgesproken dienen de mensen die zich gemeld hebben als nieuw lid vanaf 1 oktober 2025 geen lidgeld meer te betalen voor 2026.

Het lidgeld van 2026 wordt niet verhoogd.

Ter herinnering: het gewone lidgeld bedraagt €45, het erelidmaatschap bedraagt €100.

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

7. 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., prijs €15.

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

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

Scheepsmodel botter, €250.

Kadasterplan Vlassenbroek, €5.

Kadasterplan Baasrode, €5.

De twee kadasterplannen samen: €7,50.

Postkaarten Scheepvaartmuseum Baasrode, €0,50.

8. Giften via erfgoedrekening Herita

Voor het ontvangen van **fiscaal aftrekbare giften** voor onze botter Rosalie kunnen wij beroep doen op de tussenkomst van erfgoedvereniging Herita. Die schakelden in de loop van 2025 alle individuele projectrekeningen over naar één centraal rekeningnummer: **BE80 7330 5894 1977**

De **unieke giftcode blijft behouden**. Voor het botterproject Rosalie is dat: **100-000-128**.

Het is zeer belangrijk dat donateurs deze code correct vermelden, of op z'n minst de naam van het project duidelijk weergeven, zodat hun gift aan het juiste project kan worden toegewezen.

Via het nieuwe rekeningnummer kunnen er voortaan ook online giften gedaan worden via een betaalknop op de website van Herita. Deze manier van doneren is sneller, gebruiksvriendelijker en wordt steeds vaker gebruikt. Bij online giften wordt automatisch het rijksregisternummer van de donateur opgevraagd, zodat dit op het fiscale attest kan worden toegevoegd. Ook als u met een klassieke overschrijving een gift doet dient u uw rijksregisternummer te vermelden.

Ondanks de bezuinigingsmaatregelen van de regering blijven fiscaal aftrekbare giften toch wel interessant voor de schenkers, maar zeker ook onmisbaar voor de projecten en goede doelen waarvoor ze bestemd zijn.

Hartelijk dank voor uw vrijgevigheid en medewerking, onze Rosalie zal er wel bij varen!

9. 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

10. Colofon

Teksten: Jan Annemans, Maurits Vernimmen, Rita Vandecauter, Luc Van Coolput

Lay-out: Maurits Vernimmen

Correcties: Maurits Vernimmen, Denise Van Stappen, Jacqueline Meskens

Fotografie: Arthur Brutyn, Nicolas Joschko

Foto voorpagina: Nicolas Joschko

Verzendingen: Christian Vandekerkhove