



# **De Postiljon Verborgen onder het zand**

Erfgoedroute met gps?

In het kader van de uitbouw van het MAS en de ontwikkeling van het Eilandje in Antwerpen ontwikkelt de Academie voor de Streekgebonden Gastronomie een erfgoedroute door de haven van Antwerpen. Hiermee wil zij de historische gelaagdheid van het landschap bestuderen en aan breed publiek voorstellen en dit in samenwerking met talrijke verenigingen, die bekommerd zijn om het maritieme erfgoed in Vlaanderen.

**Samengesteld door Dirk Brentjens  
[17-08-2010]**

## Inhoud

Verborgen onder het zand: een erfgoedroute met gps? .....	4
Verborgen onder het zand .....	7
Voorstellen voor artikels (rechteroever).....	7
Voorstellen voor artikels (linkeroever) .....	7
Verborgen onder het zand © .....	9
Vertrekpunt Bonapartedok: .....	9
In het zog van de Rochambeau en de Ann Washburn.....	10
Verdwenen droogdok voor de schepen van de Red Star Line .....	12
Rollenbollen in Detroit en Minnesota .....	13
De gaarkeukens .....	15
Bokes aan de dok.....	15
Met Denis in de kombuis .....	17
De Zweedse Zeemanskerk .....	24
Van Mira naar Bari.....	24
Een stukje geschiedenis van het apostolaat der schippers.....	25
• Locatie: Haven 526, Noorderlaan 499 .....	25
Achiël van Acker, vader van de Belgische sociale zekerheid.....	26
De nomade van de Schelde .....	27
De vistrap bij Evonik.....	27
De bovenkruier, vergeten glorie uit de polder.....	28
De beschuitbakkerij van Lillo .....	28
Lamsoor en zeekraal, vergeten groenten uit het schor? .....	28
De stedendwinger achterna .....	29
Met Willem van Oranje op veldtocht .....	30
Van lycopen en het Duitse Reinheitsgebot.....	32
Noordland.....	34
De dodendraad.....	34
Over zoetelen in het begin van de Tachtigjarige Oorlog.....	36
Bedelen in de polder: Haaske Knap, Hanske Knap of Haasje Knap.....	39
Van Marshall tot Meestof.....	42
Dijckagie .....	43
Plaat van Boomke.....	45
In de voetsporen van Pietje de Leugenaar.....	46
Oosterweel.....	47
Noordkasteel.....	49
Van kranenhoofd tot wereldhaven .....	49
Van blauwsuikerpapier en vlieten .....	51
Antwerp Seafarers' Centre.....	54
Top Hat, de Amerikaanse tentenstad 1945-1946 .....	56
De papiermolen van linkeroever. ....	59
Een hommage aan Henry L.V. De Groote .....	59
De Sitmar Schepen: SS Castel Bianco / Castel Verde .....	62
Natuur in de schaduw van de Antwerpse kathedraal .....	64
De omvang van onze koolzure zonden .....	65
Archeologen ontdekten koggen en dorp.....	68
De oorsprong van enkele straat- en wijknamen uit Berendrecht .....	70

Red Star Line.....	72
Nomade langs de Schelde.....	79
Idee.....	79
Diverse landen.....	80
Schapen lokken buizerds naar Antwerpen-Stad.....	80
Prince Charles may go virtual, .....	83
Regional Gastronomy creates new opportunities! .....	83

Deze brochure kwam tot stand dankzij de medewerking van:

- Het Van Mieghemmuseum
- Heritage Hill State Park
- The Gazette van Detroit
- Newsletter Belgenland
- Watererfgoed Vlaanderen
- De Zweedse Zeemanskerk
- Boortmalt
- Het apostolaat van de binnenschippers
- Evonik
- Levende Molens
- Poldermuseum van Lillo
- Reverte Arturo Perez
- Fort Liefkenshoek
- VVV Beveren
- De Koninklijke Vereniging voor Natuur-&Stedenschoon
- Marie-Ange Delen
- BASF
- Heemkring Kinrooi
- District BeZaLi
- Moretus Ekeren
- Natuurpunt-Wal
- Agentschap Maritieme Toegang
- Staf De Lie, Het Polderke, het Nieuwsblad
- Academie voor de Streekgebonden Gastronomie
- Antwerp Seafarers' Centre
- US Army Military Institute Reference Branch
- Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis
- SS Maritime
- Bionieus
- National Botanic Garden of Belgium
- Contactforum Erfgoedverenigingen
- Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
- Katoen Natie
- Havencentrum Lillo

### Verborgen onder het zand: een erfgoedroute met gps?

Dit werk wil de lezer meenemen in een sterk geïndustrialiseerde wereld, schijnbaar ver van alle erfgoed. Een wereld waarin de economische waarden met hoofdletters worden geschreven, een drijvende motor van onze economie. Maar elk landschap kader je in een ander met andere waarden. Wil je een maatschappelijk draagvlak van een poort op Europa vergroten, dan moet je economische troeven verzoenen met zachte waarden.

Via een aantal artikels willen we een haven vanuit een andere hoek bekijken, schijnbaar verdwenen erfgoed opzoeken, maar ook nieuwe waarden plaatsen in hun economische context. Wie met erfgoed bezig is, houdt eens te meer rekening met de toekomst.

Dit boekje neemt de lezer een eindje mee, opent een deur en probeert zowel industrie, als goederenbehandeling, natuurwaarden en veiligheid, arbeid en mens dicht bij elkaar te brengen. Het is een uitnodiging om een haven anders te bekijken, even achterom te kijken, te respecteren voor wat was en is, een ontdekkingsstocht in een streek, die begraven werd met boeiende verhalen.

Een poort op Europa trekt goederenstromen aan. Als je in een van de meest welvarende regio's leeft ter wereld en je stapt een supermarkt binnen, dan wordt de wereld aan je voeten voorgeschoteld. Wie bezorgd is om de ecologische voetafdruk, kan zich inderdaad vragen stellen, wanneer hij in het putje van de winter aardbeien koopt uit Israël en groene boontjes uit Kenia. Vooral in verse, bederfelijke waren die van overzee moeten worden ingevlogen, zit veel indirecte energie. Maar ook kasgroenten, diepvriesgroenten en kant-en-klaar-maaltijden vergen relatief veel. Een kilo diepvriesgroenten vergt per kilo circa vier maal meer energie dan verse Nederlandse groenten uit de volle grond. Een kilo kasgroenten tien keer meer, en een kilo boontjes uit Kenia zelfs veertien keer meer. Die Keniaanse export is goed voor 70 Megajoule energie per kilo, evenveel als de energie-inhoud van twee liter benzine.

Wat het energieverbruik voor transport van voedsel betreft, is vliegen het minst gunstig en een zeeschip het zuinigst: per kilo per 1000 kilometer verbruikt een vliegtuig honderd maal meer energie. Er is daardoor een verschil in energiebeslag en CO<sub>2</sub>-uitstoot tussen een kilo sinaasappels dat per containerschip uit Zuid-Amerika komt en een kilo verse victoriabaarsfilet die uit Tanzania wordt overgevlogen. (1)

Laat ons duidelijk zijn, een Academie voor Streekgebonden Gastronomie houdt zich op de eerste plaats bezig met voedingsgeschiedenis als pijler van ons erfgoed. Dit studiegenootschap publiceerde in 2000 "Van liefdesappel tot vleestomaat", de auteur, Herman Vandommele, neemt ons mee door de geschiedenis van die 'liefdesappel'. Pas in het midden van de 19de eeuw evolueerde deze plant van fantasieteelt tot groente. Mede dankzij de verbeteringen aan de teelt - lees maar de menselijke ingrepen - begon het succesverhaal van de tomaat. Meer dan een kwart van alle groenten zijn tomaten geworden. Het totale wereldvolume schommelt jaarlijks rond de 65 miljard kg.

In deze studie komt de tomaat terug. Weliswaar in een ander 'chemisch' kleedje, wanneer we het hebben over lycopen, een natuurlijk pigment dat tomaten rood kleurt. Hoe roder de tomaten, hoe meer lycopen ze bevatten. Dit pigment is een antioxidant, een verbinding die de cellen beschermt tegen de schadelijke invloed van de zogeheten vrije radicalen. Het vernietigt deze sterk reactieve chemische verbindingen, de voorlopers van kanker en medeveroorzakers

---

## Verborgen onder het zand

---

van dichtslibbende kransslagaders, in de lichaamscellen en repareert beschadigde cellen. Hierdoor zou het bescherming bieden tegen kanker (vooral prostaatkanker) en hart- en vaatziekten.

Tevens verwijzen we naar het gebruik van moderne technologieën bij de productie van bier. Een Academie kan haar ogen hiervoor niet sluiten. Zij kijkt mee over de schouders en informeert. Een rit door een haven werkt vaak confronterend. De deuren worden echter niet gesloten.

Zo willen we in dit werk een blik werpen op een haven. De haven van Antwerpen, als tweede grootste van Europa geeft hierbij de voorzet. Je kan gelijkaardige onderwerpen uitwerken, als je andere gebieden bezoekt. Inderdaad, Antwerpen heeft misschien wel de grootste fruithaven van Europa, maar het fruitverhaal kan je ook vergelijken met dat van Hamburg, Rotterdam, Vlissingen-Oost of Zeebrugge.

Ondanks alle internationale veiligheidscodes blijft dit werk een open boek over een dynamisch gebied, dat een rijke geschiedenis met zich meedraagt. Toponiemen nemen je mee door de geschiedenis. Forten confronteren je met het rijke militaire erfgoed van het Scheldegebied. We gaan op zoek naar een oude beschuitbakkerij, die als nieuw achter een muur werd uitgehaald. Met de nomade van de Schelde volgen we het Vlaamse kuddeschaap dat letterlijk opnieuw op poten werd gezet. We duiken in het eiland van de chemie, zijn bezorgd en tegelijkertijd nieuwsgierig. De nieuwe VOC's van de 21<sup>ste</sup> eeuw brengen ons kruiden, vlees, vis en basisingrediënten voor onze voeding. We gaan op visvangst met de Scheldevisser en trekken de schorren in. Nationaliteiten ontmoeten elkaar en brengen eetgewoontes met zich mee. Hongaarse lassers vertellen 'de routier' van de haven hoe je een echte stoverij moet maken. We stellen ons de vraag, waarom Franse coöperatieven de haven van Antwerpen uitkozen, voor de veredeling van gerst tot mout. Tijdens het "schof" zetten we ons aan tafel bij de havenarbeiders, stappen binnen bij Trees voor een boterham met spek. Vinden we nog een gaarkeuken, dan plaatsens we deze in de tijd, waar Oost-Vlamingen en Kempenaars in de haven kwamen werken. We lichten het deksel van 'den bassin', maar gaan ook naar het kombuis, waar een wereldkeuken op ons wacht. De shipping handler zorgt voor bevoorrading. Aan boord ontmoet je Zweedse of Maleisische koks, Indiërs of IJslanders, Kaapverdiërs, Zuid-Afrikanen, Canadezen of Chinezen.

Met de aalmoezenier van de binnenschippers gaan we naar het kerkschip en beschrijven enkele hoogtepunten uit het leven van de binnenvaartondernemer nu en blikken terug op dat van een oude binnenschipper; vieren feest en delen lief en leed.

Een haven plaats je in het landschap. Deze studie doorkruist niet alleen een boeiend havengebied, het reikt de hand aan polderdorpen rondom. Hier is de Schelde geen fysieke barrière. We trekken van de provincie Antwerpen naar Oost-Vlaanderen, van Berendrecht en Zandvliet naar Kieldrecht, gaan op zoek naar de betekenis van de Blauwhoef en de Meestooftbrug, de meekrap- en de vlasteelt, ontdekken boven- en kettingkruiers als stille getuigen van een verdwenen polderland. Hier ontmoeten economie en erfgoed elkaar.

Een bezoek aan Kieldrecht, de Siamese tweeling in de Wase polders, brengt ons dan weer bij de kreek 'De Grote Geule', wetlands, de Arenberg- en Prosperpolder, gecontroleerde overstromings- en natuurcompensatiegebieden.

## Verborgen onder het zand

---

We sluiten deze studie af met een gastronomische wandeling langs enkele bekende restaurants uit het Waasland en het district Brendrecht-Zandvliet-Lillo en gaan op zoek naar oude streekgerechten in een nieuw kleedje.

In de voetsporen van krabbenvangers ontdek je de haven anders.

Dirk Brentjens  
Ondervoorzitter  
Academie voor Streekgebonden Gastronomie

## Verborgen onder het zand

### ***Voorstellen voor artikels (rechteroever)***

1. De landverhuizer
2. Verdwenen droogdok voor de Belgenland
3. De VOC's van de 21<sup>ste</sup> eeuw, een gesprek met een manager van een moderne natie
4. Het standpunt van BBL i.v.m. internationale goederenstromen
5. De brouwer van BASF en het Duitse Reinheitsgebot
6. Leven in goed nabuurschap
7. Bedelen in de polder
8. De buitenpost van het Shengengebied
9. De successtory van het fruitverhaal
10. Toponiemen, getuigen van een verdwenen erfgoed
11. Militair erfgoed langs de Schelde
12. De oude beschuitbakkerij in Lillo Fort
13. De nomade van de Schelde over het Vlaams kuddeschaap en de lakenvelder
14. Visvangst op de Schelde
15. Van garnaalvissers en diklipharders
16. De slag bij de Kauwensteinse Dijk: met platbodems door de overstroomde polders
17. Van Mira naar Bari, een verdwenen dokkroeg of toch weer niet.
18. Hongaarse goulash en pastinaak
19. Boortmalt en de werking van een moderne mouterij
20. De oude mouterij vlakbij de haven in Stabroek, industrieel erfgoed
21. Wat schaft de pot tijdens het schof?
22. De gaarkeukens in de haven
23. Bij Trees voor een boterham met spek
24. De kombuis van een wereldkeuken
25. De shipping chandler of scheepsbevoorraden
26. Met de aalmoezenier op stap
27. De Zweedse Zeemanskerk in de haven
28. Rijn- en Binnenvaartmuseum, drijvend erfgoed
29. Gansrijden, een heidens feest?
30. Molens in de haven (Doel, Lillo, Sint-Anneke)
31. Forten in de haven (Lillo, Liefkenshoek, Saint-Marie)
32. Op zoek naar oude streekrechten in een nieuw kleedje
33. Vergeten groente of culinaire delicatessen uit het brakwaterschor
34. In de voetsporen van de enige zoon van Willem van Oranje

### ***Voorstellen voor artikels (linkeroever)***

1. Als schilderijen konden praten
2. Menu's uit een exuberant verleden
3. Land van plezier met stille standaardmolen
4. Drijvende dorpen
5. Pijp Toeback

6. Fort Saint-Marie
7. De drijvende strop voor Antwerpen
8. Scheldewijdingsfeesten
9. Van Saxonica tot Grote Geule
10. Vlasteelt en Vlaamse hoeves
11. Van kwelders en zoet water
12. Een draaiend gemaal ingebed in de Scheldedijk
13. Kieldrecht, de Siamese tweeling in de Wase polder
14. De graven van Arenberg
15. Nederzetting van Friezen en biogas
16. Braziliaans fruitsap en fruitteelt in de Wase Polder
17. Verborgen onder baggerzand, Hof van Keulen
18. De Parmavaart en Singelberg
19. Van koggen en het verzopen dorp

De artikels worden zo geschikt dat ze als het ware een excursiebundel worden, een ontdekkingsstocht door en langs een haven. Als een knooppuntenroute ligt deze historische ontdekkingsreis in de haven. Je kan als het ware van linker- naar rechteroever en drie erfgoedroutes uittekenen met je routeplanner.

## Verborgen onder het zand ©

### **Vertrekpunt Bonapartedok:**

- Locatie: standbeeld van de landverhuizer (Scheldekaai 26).
- Via het boek van de Joods-Amerikaanse schrijver Yuri Suhl (1908-1986) volgen we de lotgevallen van de Oost-Europese familie van de schrijver, die rond 1920 naar New York emigreerde. Toen de familie na een lange reis eindelijk in Antwerpen aankwam, riep vader Suhl in blijdschap, dat ze nu wel veilig waren en al met één voet in Amerika stonden. Deze landverhuizers brachten hun eigen voedingscultuur mee. We gaan op zoek naar hun wel en wee in de nieuwe kosmopolitische wereldhaven.
- **One Foot in America**  
De titel verwijst naar het boek van de joodse Amerikaanse schrijver Yuri Suhl (1908–1986) die in zijn boek “One Foot in America” de lotgevallen beschrijft van zijn Oost-Europese familie die rond 1920 naar New York emigreerde. Toen zij na een lange reis eindelijk in Antwerpen aankwamen, riep vader Suhl in blijdschap uit dat ze nu veilig waren: ze stonden al met één voet in Amerika!

Een nieuwe lente... De Belgische revolutie van augustus 1830 betekende een onverwachte breuk in de Europese machtsverhoudingen. Pas op 16 juli 1863 kon de vrije doorvaart van de Schelde door de jonge Belgische staat van Nederland worden afgekocht. Dit betekende voor de Antwerpse haven het definitieve startsein van een nieuwe economische bloeitijd. De stad en haar haven kon na eeuwen van verval haar toekomst met optimisme tegemoet zien en trok heel wat binnen- en buitenlandse ondernemers aan. Een grote groep onder hen was van Duitse afkomst zoals o.a. de families Kreglinger, Bunge, Speth, Mund, Bischoffsheim, Cahen, Fester, Osterrieth, Bracht, Strauss, Sheid, Tietz en von der Becke. Deze laatste familie, afkomstig uit Sundwig (Westfalen), was mede-oprichter van de firma die de Red Star Line uitbaatte.

De International Navigation Co. uit Philadelphia richtte in 1872 een Belgische dochteronderneming, de Red Star Line, op die bedoeld was voor export van Amerikaanse olie naar Antwerpen. Het eerste stoomschip, de Vaderland, was gebouwd in ijzer en had getuigde masten zodat men desgewenst ook de windkracht kon benutten. De Vaderland had een dubbele bodem en was dus de eerste petroleumtanker ooit. Maar om veiligheidsredenen kreeg de Red Star Line niet de nodige vergunningen voor het transport van olie en zij richtte zich dan verder voornamelijk op het lucratieve vervoer van landverhuizers. In 1880 bracht de Red Star Line al bijna 25.000 passagiers van Antwerpen naar Amerika. Men vaarde eerst naar Philadelphia, maar snel werd voor New York als eindbestemming gekozen. De meeste emigranten kwamen na een lange reis in dikwijls zeer moeilijke omstandigheden uitgeput in Antwerpen aan. Pas in 1843 werd de treinverbinding Keulen-Antwerpen in dienst genomen. Op 1 januari 1892 was in New York het Ellis Island Immigration Station geopend en in dit imposante gebouwencomplex werden de landverhuizers bij hun aankomst medisch onderzocht. Tussen 1892 en 1954 zouden er niet minder dan twaalf miljoen landverhuizers via Ellis Island passeren. Twee procent onder hen werd

---

## Verborgen onder het zand

---

teruggestuurd naar het land van herkomst op kosten van de rederijen. In 1893 werd daarom in Antwerpen een Red Star Line magazijn gebouwd waar de aankomende reizigers door de dokter onderzocht werden en hun kleding ontsmet.

De indeling aan boord van de schepen was volledig gericht op het vervoer van landverhuizers en de faciliteiten voor de derde klas passagiers was bedroevend. De luxe voor de eerste klas passagiers stond in schril contrast met de traumatiserende ervaring voor de reizigers in derde klas. Opeengepakt in een veel te enge ruimte, gebrek aan frisse lucht, de geuren, het lawaai van het schip, het ondermaatse eten, het karige drinkwater, beschimmeld brood en de angst om wat hen te wachten zou staan bij hun aankomst. De Antwerpse haven werd één der grootste Europese vertrekhavens naar de Nieuwe Wereld. De rederij zou, tijdens haar bestaan (tot 1935) bijna 3 miljoen landverhuizers naar de Nieuwe Wereld transporteren.

Van Mieghems sociale bewogenheid uitte zich in een indrukwekkende reeks kleinere tekeningen van de emigranten voor het Red Star Line magazijn. Om de wereld te zien, hoefde de kunstenaar niet naar Parijs te gaan, de wereld kwam naar hem toe. Iedere morgen defileerden door de Montevideostraat mensen afkomstig vanuit heel Europa... Als koppig en authentiek kunstenaar heeft hij vastgehouden aan zijn jeugdidealisme. Hierdoor liet hij een beklijvend en uniek oeuvre na over het leven van de gewone mensen in een kosmopolitische wereldhaven. Zijn werken over de landverhuizers zijn unieke artistieke en waardevolle historische documenten die blijvend getuigen van het medeleven van deze gedreven observator.

Bron: <http://users.skynet.be/alo/hahVMieghemExpositie0906-130906.html>

### ***In het zog van de Rochambeau en de Ann Washburn***

- Locatie: Scheldekaai 28  
Kaaiplander voor de Belgienland ter hoogte van de Kattendijksluis  
Wandelafstand van het MAS

De rederij Red Star Line verscheepte tussen 1873 en 1935 bijna drie miljoen mensen van Antwerpen naar Amerika en Canada. De gebouwen van de Red Star Line bestaan nog. Ze bevinden zich aan de rivier de Schelde, waarlangs de schepen afvaardigen voor een lange trans-Atlantische tocht. Het blijft een plaats voor herdenking, een "lieu de mémoire" voor de miljoenen emigranten die vanuit Antwerpen op zoek gingen naar een nieuw leven in de Verenigde Staten en Canada. De oude magazijnen worden uitgebouwd tot een herinneringsplek en museum, een actueel oord van reflectie met een eigentijdse benadering van de emigratie.

Mensen, die emigreren, brengen hun eigen gewoontes mee. Het land van belofte wacht, maar tradities worden vaak in ere gehouden. Turkse, Marokkaanse, Italiaanse gemeenschappen in ons land houden zich aan hun feesten, hun godsdienst. Binnen de muren van hun eigen huis worden deze gewoonten gekoesterd. Dit sterkt de cultuur van het land van oorsprong. Naast Hamburg en Rotterdam, was Antwerpen de haven bij uitstek om een nieuw leven in het beloofde land op te bouwen.

---

## Verborgen onder het zand

---

- Redenen om te emigreren

Zelfs voor de hongersnood van 1843 – 1850 was de mislukking van de lokale vlasproductie de reden dat heel wat boeren hun geluk overzee gingen zoeken. Vooraleer het land te verlaten, werd gronden en boerderijen verkocht of verpacht. Met de financiële steun van de ouders werd de reis betaald. Vaak ging het dan om een lening op de erfenis.

Het mislukken van de huisnijverheid bij de vlasteelt, gecombineerd met slechte oogsten, vooral aardappelogsten, de povere voeding van de kleine man zorgden voor ontzettend veel berooide en wanhopige mensen, die enkel hun toevlucht zochten in bedelen. Daklozen doolden rond op het platteland en in de steden op zoek naar werk. Een onderkomen vonden ze in zogenaamde landloperkolonies. Merksplas was bekend om zijn landloperkolonie. De kolonie dateert uit de periode van de Verenigde Nederlanden (1815-1830), toen landlopers en vagebonden gedwongen tewerkgesteld werden op de Grote Hoeve. Geleidelijk ontstond er een volledig justitiedorp met woningen voor cipiers en directie, een schooltje, slaapzalen, een kapel, werkplaatsen, ...

Zulke kolonies vond je in de buurt van Antwerpen, Bergen, Brugge, Hoogstraten, Rekkem en Ter Kameren. Berooide mensen gingen vrijwillig naar zulke instellingen of werden door een magistraat aan de kolonie toevertrouwd. Hun verblijf kon tot een jaar duren. In elk geval moest de gemeente, waar de landloper vandaan kwam, opdraaien voor kost en inwoning. Door de economische depressie kregen deze gemeenten minder inkomsten uit belastingen en zochten ze naar mogelijkheden om de kosten voor opvang van daklozen te reduceren. Sommige vagebonden werden aangeraden om te migreren naar Centraal en Zuid-Amerika, maar heel wat mensen kwamen terug omwille van het klimaat en de tropische ziekten. Het kantoor van maatschappelijk welzijn in Gent hielp de mensen, die naar Frankrijk wilden uitwijken door hun reis- en verhuiskosten te vergoeden. Tevens kregen ze nog wat geld mee om zich tijdens die eerste dagen in het nieuwe thuisland te vestigen. Een andere oplossing werd ontwikkeld door het provinciebestuur van Antwerpen. Deze moedigde de sociaal ‘gedegradeerden’ aan, om een nieuw leven op te bouwen op plaatsen waar ze zouden blijven: de Verenigde Staten en Canada. De heer J-F Loos, burgemeester van Antwerpen, moedigde zo de emigratie van J.J. Leemans aan, een 35 jarige kleermaker, die veroordeeld werd tot een celstraf van drie maanden voor het verduisteren van geld in januari 1849. Amper een jaar later, in januari 1850, werd hij voor hetzelfde misdrijf vervolgd. De politiecommissaris liet hem opsluiten in de kolonie van Hoogstraten. Nu kreeg hij het aanbod om met financiële hulp het land te verlaten. Hij ging in op het voorstel en op 27 februari ging hij aan boord van een schip met bestemming New York. De kosten voor het ticket werden gehaald uit het fonds dat de stad opzij zette om Leemans in de kolonie op te vangen. Een groep lotgenoten verliet Antwerpen op 17 februari 1851.

Andere gemeentebesturen in Vlaanderen volgden het voorbeeld van Antwerpen. Met de steun van de provinciale overheid werd de landverhuis georganiseerd van kandidaten uit de kolonies van Gent, Brugge, Hoogstraten, Rekkem en Ter Kameren. De steun werd meer en meer uitgebreid en liep op tot 186 franken (€ 1.217,- indexcijfer van de levensduurte in België 1913 = 100)<sup>1</sup> In dit bedrag zat een ticket voor de overtocht ‘tussendecks’, geld voor voedsel voor 77 dagen,

---

## Verborgen onder het zand

---

keukengerei om maaltijden te bereiden, zakgeld en iedereen kreeg een broek, een vest, werkkledij, twee hemden, twee paar sokken, een handdoek, een kam en een haarborstel, witte zeep, een pijp en tabak. Om zeker te zijn dat deze emigranten aanvaard zouden worden, werden ze aangemonsterd als matrozen. Al het mogelijke werd gedaan, om te verhullen dat deze emigranten uit bedelaarskolonies kwamen. Sommigen waren zelfs veroordeeld tot een gevangenisstraf. Hun straf werd immers omgezet als ze akkoord gingen om België te verlaten.

Alles verliep vlot tot april 1854 toen de kapitein van het schip de ‘Ann Washburn’ erop aandrong dat elke emigrant met een ticket moest aantonen dat hij of zij dieper in de Verenigde Staten zou trekken dan enkel tot last te zijn van de stad New York, waar ze zouden ontschepen. Maar hetzelfde jaar kregen de kapitein van het schip ‘Rochambeau’ en de Amerikaanse consul in Antwerpen argwaan, omdat alle reizigers enkel bedelaars waren, omdat ze zo weinig bagage bij zich hadden. Toen het schip aanmeerde in New York werden 12 van de 350 passagiers in de gevangenis gestopt: ex buitenlandse gevangenen werden immers niet toegelaten. Ondanks dat kregen de 12 gearresteerde migranten de kans om naar St. Louis verder te trekken, op voorwaarde dat ze elk \$ 20 betaalden. De Belgische regering van haar kant ontkende elk plan om bedelaars uit het land te zetten. Daarop verspreidde de gouverneur van de Provincie Antwerpen het nieuws dat er geen enkel probleem zou zijn als zulke emigranten naar Canada zouden trekken. Even later bevestigden drie Belgische ministers, verantwoordelijk voor deze materie, dat de landverhuis van bedelaars, vagebonden en vrijgelaten veroordeelden zou stoppen. Dit was een wijze beslissing, vermits de Belgische consul in Chicago, rapporteerde dat deze emigranten zonder enige middelen weer aan land kwamen. Ondanks het feit dat deze mensen meer geld verdienden in Amerika dan in België bleven ze arm: ze hadden enkel hun geografische plaats van miserie geruild voor Amerika. Tussen 1850 en 1885 werden in totaal 557 bedelaars vrijgelaten uit kolonies van de provincie Antwerpen. Ze werden vooral weggestuurd naar de VS als emigranten. Vanuit de 4 andere kolonies in Vlaanderen emigreerden er 535 mensen gedurende dezelfde periode. We beschikken over geen enkel rapport, waarin de ervaringen van deze mensen in hun nieuwe thuisland beschreven werden. Noch weten we iets over hun sociale status van degradatie in België. We kennen enkel de periode, waarin bedelaars uit onze kolonies migreerden naar de Verenigde Staten en de namen van ten minste twee schepen de “Ann Washburn” en de “Rochambeau”, die hen naar New York brachten. De nakomelingen van deze Vlaamse migranten vinden hier waarschijnlijk een bron voor verder onderzoekwerk.

De Red Star Line, die instond voor het transport over zee van deze arme migranten, desinfecteerde de bagage van deze Belgische migranten en de rest van de Europese vluchtelingen, die in Antwerpen aan boord gingen, zodanig dat de schepen niet besmet konden worden door ongedierte.

### ***Verdwenen droogdok voor de schepen van de Red Star Line***

- Locatie: Pomphuis (kaai 61)
- In 1872 richtte de International Navigation Co uit Philadelphia een Belgische dochteronderneming op: de Red Star Line. Deze reder wilde Amerikaanse olie exporteren naar Antwerpen. Het eerste stoomschip, de Vaderland, werd gebouwd

- in staal en had masten. Olie zou het echter nooit vervoeren: het schip werd omgebouwd om landverhuizers te vervoeren. De reis verliep trouwens in erg moeilijke omstandigheden. De faciliteiten voor de passagiers uit derdeklas waren ronduit bedroevend. Ze zaten immers opeengepakt in veel te kleine ruimtes. Er was een gebrek aan frisse lucht; de kwaliteit van het eten was beneden alle peil; het drinkwater was karig; het brood beschimmeld. De luxe voor de passagiers uit eerste klas stond in schril contrast met de traumatiserende reiservaring van de miljoenen immigranten die eerst in Philadelphia en later in New York werden opgevangen. Tussen 1892 en 1954 werden niet minder dan twaalf miljoen mensen op Ellis Island onderzocht.
- Ondanks die moeilijke start werd heel wat agrarisch erfgoed naar het buitenland 'geëxporteerd'. In Heritage Hill State Park, een openluchtmuseum van 20 hectaren vind je een oude boerderij uit 1871 van Jan Baptiste Massart uit Rosière, Wisconsin. Een kaasmakerij werd geïntegreerd op het domein. Het interieur en de buitenkant zijn in dezelfde staat gebleven als in 1905.

### **Rollenbollen in Detroit en Minnesota**

- Locatie: Het Pomphuis (kaai 61, verdwenen droogdok nr 7 voor schepen van de Red Star Line  
Wandelafstand van het Mas
- Tijdens de volkstelling van 1980 bevestigden meer dan 360.000 Amerikanen dat ze van Belgische afkomst waren. Dat komt neer op ongeveer 1,5% van de totale bevolking. De meesten leven in de Mid West, met een Vlaamse concentratie in de buurt van Ghent (Minnesota) en een Waalse concentratie in de buurt van Green Bay (Wisconsin). De volgende hoogste concentratie vinden we in California, maar deze Belgen emigreerden voornamelijk na de tweede wereldoorlog.

De eerste golf van Belgische emigranten begon rond 1850, toen West-Europa in de greep was van enkele mislukte graan- en aardappeloogsten. De landelijke gemeenschappen hadden de meeste problemen. De eerste keer sinds de middeleeuwen kregen we hongersnood in Vlaanderen en Wallonië. Zo werd bijvoorbeeld Brugge het strijdtoneel van plunderende en hongerige mensen. Voor vele Belgen, was de enige mogelijke vlucht uit de miserie de emigratie naar het beloofde land: Amerika.

De Belgische regering promootte de exodus. De 'Red Star Line' bood het transport van Antwerpen naar New York aan op de SS Belgenland voor de som van \$ 260 per persoon. Alle emigranten werden gelost op Ellis Island, waar een rudimentaire controle werd uitgevoerd op honderd duizenden landverhuizers. Van daaruit trokken bijna alle Belgische migranten verder naar de Mid West.

Een tweede grote golf van Belgische migranten naar de Verenigde Staten situeert zich in de eerste tien jaar van de 20<sup>ste</sup> eeuw met 1907 als topjaar. De passagierslijsten tonen aan dat 81% van de emigranten Vlamingen waren. Een derde migratiegolf begon na de eerste wereldoorlog, toen heel wat Vlaamse akkers verwoest werden door het oorlogsgeweld. Een toekomst werd gezocht overzee. Op de 13<sup>de</sup> augustus 1914 werd er een Vlaamse krant opgestart in Detroit. De krant bestaat nog altijd en wordt elke twee weken uitgegeven. Enkele artikels zijn nog in het Nederlands, andere in het Engels.

## Verborgen onder het zand

---

De Belgische boeren importeerden een machtig sterk paard, dat over heel de wereld bekend is als het Belgisch trekpaard. Heel wat afbeeldingen vind je vandaag nog op onze bieretiketten. Mort Subite portretteert ditzelfde paard met een ander Vlaams icoon: lamme goedgezak op zijn rug. Op de Grote markt van Lennik in het Pajottenland vind je nog een reusachtig beeld van het Belgische trekpaard. Een van de beroemdste dekhengsten was ‘farceur’ (de joker, de grappenmaker), die in België in 1912 voor \$ 47.500 werd aangekocht. In die tijd kon je voor datzelfde bedrag 200 acres (bijna 81 ha!) van de beste landbouwgrond kopen. Een officiële telling uit 1940 maakte bekend dat niet minder dan 75% van de Belgische paarden in de USA ‘Farceur’ als voorvader hadden. Dit paard werd de koning van België genoemd. Was dat omwille van wijlen Koning Leopold II, die om zijn seksuele appetijt bekend stond en vader was van heel wat kinderen buiten de echtelijke staat? Dat weten we niet. Dagelijks gebruiken de Amish nog steeds het Belgisch trekpaard op hun landerijen. Dit is een protestantse geloofsgemeenschap uit Noord-Amerika, die bestaat uit volgelingen van de Zwitser Jakob Amman. Vanuit Europa emigreerden veel Amish-gemeenschappen vanaf 1737 naar Noord-Amerika, omdat hun levenswijze in Europa vaak nauwelijks getolereerd werd. De grootste en oudste concentratie van Belgen in Amerika vinden we in Green Bay, Wisconsin. The Green Bay Packers (of simpelweg de Packers) is een professioneel American Football team uit Green Bay, Wisconsin. Ze komen uit in de noord divisie van de National Football Conference (NFC), wat onderdeel is van de National Football League (NFL). De Packers zijn opgericht in 1919 en spelen vanaf 1921 mee in de NFL.

Het team heeft het record in handen van de meeste NFL kampioenscapstitels. In totaal werd er 12 keer gewonnen, waarvan 9 overwinningen dateren van voor de Super Bowl periode. Driemaal werd de Super Bowl veroverd, namelijk in 1966, 1967 en 1996.

De Packers zijn momenteel het enige, non-profit, professionele sport team in de Verenigde Staten. De aandelen zijn in handen van mensen in de maatschappij; niemand ontvangt dividend over zijn aandelen.

Welnu The Green Packers werd gesticht door de zoon van een Belgische emigrant uit Waver. Het stadion is naar hem genoemd “Louis Lambeau”.



Erg ‘West-Vlaams’ is de streek rond Ghent, Lyon County, in Minnesota, gecreëerd door Angelus Van Hee in 1881. Hij was afkomstig uit Merkem in de buurt van Ieper. Zijn broer was kanunnik in Liverpool, deze stuurde hem een brief van de bisschop van Minnesota, die naar de katholieke emigranten vroeg. Angelus verliet immers Merkem met 50 jonge families. 35 van deze families bleven achter in Chicago, de andere 15 zetten hun tocht naar Minnesota verder, om Ghent te stichten. Tot hiertoe werd niet uitgelegd waarom ze hun dorp Ghent noemden. Ze kwamen immers allen uit West-Vlaanderen. Dan zou je eerder Brugge, de hoofdstad van West-Vlaanderen, verwachten in plaats van Gent, de hoofdstad van Oost-Vlaanderen! In één generatie integreerden de Belgen zich in de Amerikaanse cultuur en de manier van leven. Een oude volkssport leeft nog altijd in de omgeving van Detroit, Minnesota, waar spelers een zware, vlakke houten bol naar een merkteken op een veld rollen. Hoe dichterbij je de bal bij dit merkteken gooit, des te beter voor jou, maar je tegenstander mag je bal altijd wegkaatsen!

Bron: gebaseerd op een artikel uit “The Gazette van Detroit”, 25 December 1997, Newsletter, Belgenland, 27 April 2007, Rollebollen Belgians in the USA, Vincent Meessen

[http://www.globalbeer.com/body\\_pages/Texts/History&Beer/Rollebollen.html](http://www.globalbeer.com/body_pages/Texts/History&Beer/Rollebollen.html)

### **De gaarkeukens**

- Locatie: De Gaarkeuken (kaai 110)
- Als je het verhaal vertelt over de gaarkeukens in de haven, dan duik je in de geschiedenis van de havenarbeid, het werk van hard labeur, georganiseerd door natiebazen. De Natie, een veem of veembedrijf, neemt de goederen in ontvangst en brengt ze naar een magazijn. Havenarbeiders werden uitbetaald met natiepenningen. De natiebaas had zijn kroeg en na het werk kreeg deze typische Antwerpse dagloner zijn geld. Drankmisbruik in het havenwereldje was nooit ver weg en om het alcoholisme aan banden te leggen, werden gaarkeukens gebouwd. Hier kregen de arbeiders een bord soep en een warm onderkomen. De echte havenkroegjes zijn stilaan uit de haven verdwenen. Drankmisbruik werd nooit echt aan banden gelegd, maar een boterham met spek of een bord met spek en eieren stonden er stevast op het menu.

### **Bokes aan de dok**

- Locatie: Gaarkeuken (kaai 110), bij Florreken  
Dat Antwerpen rijk is aan een kleurig dialect, is alom bekend, maar loopt er weer een taalgrens door deze stad? Waar haalt een havenarbeider het in het hoofd om te spelen met onze bepaalde lidwoorden? Eens je de Rijnkaai verlaat en richting haven rijdt, word je geconfronteerd met een havenjargon, het Bargoens van de havenarbeider, een soort geheimtaal, eigen aan jawel “de dok”, de verzamelnaam voor een immens dokkengebied, dat zich uitstrekt vanaf het Bonapartedok tot de Nederlandse grens.

Tijdens “het schof” hoor je de havenmensen praten over een hijs, een Turk, een feestneus, een palletschup, een kapstok, ... Ga zo maar even door. 24 op 24 werkt men in de haven: de barometer van onze economie. De haven is immers een

---

## Verborgen onder het zand

---

reusachtige transportscharnier, waar alle transportmodi elkaar ontmoeten. Zit je in het stukgoed, dan zorg je ervoor dat je kisten, pallets, safari-jeeps, zakgoed, enz. op een veilige manier aan boord van een zeeschip kan brengen. De tijd van de “schits” of stuwadoorspallet ligt niet zo ver achter ons: de haven leeft en verandert constant van gedaante ... Maritiem erfgoed creëer je elke dag!

Neem nu het begrip ‘natie’. Onze noorderburen kennen het woord in de betekenis van een volk in etnische of staatkundige zin, maar voor hen is het ook een veem. Geen havenkat in Antwerpen die dat dan weer begrijpt. Molenberg-, Zuid-, Luik-, Katoen-, Nova- of Riganatie: ondanks de toenemende mondialisering van de haven, vormen de naties het kloppende hart van de haven. In de middeleeuwen namen deze naties de goederen in ontvangst en brachten ze naar een magazijn, “de entrepot”: goederen werden immers opgeslagen onder douanecontrole. Geleidelijk aan groeide de haven uit tot een enorm opslag- en distributiecomplex, waar stalen ‘boxen’ het silhouet bepalen. De natiebazen werden managers, de paardendecken staat nu in voor het transport over de weg, het natiepaard werd vervangen door de vrachtwagen, die heer en meester is op de weg. Hij rijdt op het ritme van het lied van Herman Van Veen.

“Opzij, opzij, opzij, maak plaats, maak plaats, maak plaats, wij hebben ongelofelijke haast. Opzij, opzij, opzij, want wij zijn haast te laat, wij hebben maar een paar minuten tijd.

*We moeten rennen, springen, vliegen, duiken, vallen, opstaan en weer doorgaan. We kunnen nu niet blijven, we kunnen nu niet langer blijven staan.”*

Buiten dit helse ritme, waar zit de mens die de goederenstromen aanstuurt, beheert, plant? Het geld de wereld rond stuurt? De documenten verzendt? Alles in- en uitklaart? Is er nog sociaal contact? Worden er nog zaken geregeld met een handdruk of mailen we elkaar de oren van het lijf?

Het is 12.00h. De mannen van ‘den bassin’ ontmoeten elkaar bij Florreken in de gaarkeuken 110. De havenkroeg staat er wat verweesd bij. Het is de enige nog in de haven, ingesloten door een stalen wand van containers. Vroeger had je ‘Spek en eieren’, Thea, kaai 142, ... Nu heb je een benzinstation voor truckers, die snel een hap naar binnen werken.

Bij Florreken is het net iets anders. Hier stopt de tijd. Waterklerken, sloopsherstellers, expeditie, agenten, foremannen, markeerders, kuipers, rangeerders, ... worden bediend door vriendelijke, assertieve dames. Ze kennen de taal van ‘de dok’ en bijten van zich af. “Het schof” is de middagpauze. Slechts een half uurtje duurt het. Dan gaan de ‘glazen boterhammen’ over de toog, een bol soep met een boterham, een ‘boke met spek’, een pan spek en eieren. “Meer moet dat niet zijn,” zegt Florreken en stilletjes hoopt ze dat het nog even mag duren.

Ter hoogte van het aanwervinglokaal voor havenarbeiders zie je nog talrijke havenkroegjes. Het is er druk, net voor de aanwerving van havenarbeiders begint. Dan vinden de maten elkaar. Daar horen ze waar er werk is en wat voor werk. Je

---

## Verborgen onder het zand

---

vindt deze cafés in de buurt van de Cadixstraat. Dezelfde prompte dames staan achter en voor de toog. Ze weten van aanpakken!

Drankmisbruik was altijd een doorn in het oog van de werkgevers van de haven, maar meer dan een eeuw geleden had de natiebaas zijn kroeg. De havenarbeiders werden uitbetaald met natiepenningen en vooraleer moeder de vrouw soep voor haar kroost kon koken, was het loon van de dagloner al opgesoupeerd! Dit kon niet blijven duren.

Gaarkeukens, warme vertrekken, werden in de oude haven gebouwd. Sommige zijn nu omgebouwd tot een chique restaurant met dito prijzen. Op de muren prijken mooie muurschilderijen van de mannen van 'den bassin'. Het natiepaard heeft zijn haver ruimschoots verdiend. De bokes werden ter plaatse verorberd. Schuilplaatsen waren meer dan welkom. In de winter verwarmde men zich met wat schoordershout op de voorkaai, de gaarkeuken gaf hen een bord soep en het nationale havengerecht 'spek met eieren'. Geen sterke drank, geen bier, drankmisbruik werd aan banden gelegd, maar op een hete zomerdag ging men nog naar Thea om de hoek.

Dat men in de haven niet wars is van een grap, zie je in het dokwerkercafé. Aan het plafond hangt een garde, een klopper. Dit stuk keukenalaam kwam er nadat de kok van dienst aan de sloopsherstellers vroeg om z'n oude keukenklopper te herstellen. Geen nood, onze lassers klaren de klus in geen tijd. Er werd geplooid, gelast, ... en het keukensymbool hangt nu bij Florreken aan het plafond. Het is nu zeer de vraag of de sloopsherstellers elke pot of lepel op dezelfde schaal maakten als dit kleinood.

### **Met Denis in de kombuis**

- Locatie: kaai 207, Wilmarsdonkbrug
- Wat hebben Diest en Antwerpen gemeen? Het is vrijdag de dertiende. Deze dag brengt me zeker geluk. Op de radio hoor je verhalen over bijgeloof bij de gewone man of bij de groten der aarde. Vanuit Antwerpen rijd ik naar het land van de Witte, het Hageland. Een degustatie van de Hagelandse wijn of het gildebier staat zeker op het menu. Geel, Averbode, Zichem laat ik rechts liggen. Magda en haar man wachten me op. Mijn verhaal begint bij Denis, een flinke tachtiger. Zijn ogen stralen. Hij krijgt bezoek uit Antwerpen en Glabbeek! Wat is Vlaanderen toch klein en soms zo hartelijk.

De taart komt op tafel. Daarnaast ligt het zeemansboek, de foto's van de Charleville, de bemanning, een kopie van een ontbijtmenu. Mijn verwachtingen worden ingelost! Drie dialecten kruiden het verhaal. Gaston zet het bandopnemertje op en geeft een voorzet. Als onderwijzer stuurt hij zijn vriend in het scheepsverhaal. Magda geeft me een briefje en zegt dat de Charleville, een schip van de CMB, de Compagnie Maritime Belge, in Rostock ligt onder een andere naam: de Georg Buchner.



Dit schip liep in 1950 van stapel bij Cockerill-Ougrée in Hoboken en werd ingezet tussen Antwerpen en Matadi in Belgisch Kongo. In 1967 werd het schip verkocht aan de VEB Deutsche Seereederei te Rostock en omgedoopt tot Georg Büchner. In 1990 ondernamen Antwerpenaren een poging om het schip terug naar de Scheldestad te halen. In 1991 werd het schip echter overgedragen aan de Stad Rostock, waar het sinds 2003 ligt aangemeerd in de Stadthafen en hoofdzakelijk gebruikt wordt als (weinig florissante) jeugdherberg. Indien Antwerpen zoals Hamburg en Rotterdam een iconisch historisch zeeschip aan zijn waterfront wil leggen, is de Charlesville een voor de hand liggende optie. Het schip is in Antwerpen gebouwd en getuigt van het indrukwekkende verleden van de stad als rederijzetel, koloniale haven en passagiershaven. Gerestaureerd en aangemeerd aan de Rijnkaai zou de Charlesville een betekenisvolle aanvulling van het Red Star Line Museum zijn en de opnieuw aangelegde Scheldekaaien terug een maritieme flair geven.\*

Denis werkte als slagerbeenhouwer op één van de Kongoschepen, de Ville-schepen. Samen met de Leopoldville, de Albertville, de Mar del Plata en de Isabelleville verzorgden ze een regelmatige dienst tussen België en haar jonge kolonie.

De term beenhouwer is typisch Belgisch-Nederlands, in het algemeen Nederlands praten we over een slager. Denis werkte zelfstandig onder een maître d'hôtel, een eerste steward, een hofmeester. Hij werkte naast de eerste bakker, een pantry man, de chef-kok en een aantal hulpjes. De pantry man staat in voor de verdeling van de suiker,

## Verborgen onder het zand

---

de boter, de melk en de cacao. Je had 12 kelners aan boord, voor elke letter van de ‘Charlesville’ had je een kelner, zo vertelt Denis.

Denis raakt in zijn verhaal. Een overtocht duurde vijftien dagen. In Tenerife werd er aangemeerd, om de nodige proviand op te slaan. De hoofdstad van Tenerife is het aan de oostkust gelegen Santa Cruz de Tenerife: een grote stad met een grote belangrijke haven voor vracht- en cruiseschepen en tevens doorvoerhaven voor o.a. de andere Canarische eilanden. Het is tevens één van de hoofdsteden van de Canarische archipel. Verse kreeften verdwenen onmiddellijk in de potten met kokend water. Tijdens deze stop kon Denis even van boord, om een pintje te drinken op het strand met de chef-kok. Toen ze opnieuw vertrokken, mistten ze een collega. Hij bleef achter, want er kon niet op hem gewacht worden. Het schip wendde de voorsteven en zette koers naar Lobitto, de hoofdstad van Angola.

Lobito ligt aan de kust van de Atlantische Oceaan en werd in 1843 gesticht door de Portugezen. De stad telde 59.528 inwoners bij de volkstelling van 1970, waarmee het toen de derde stad van het land vormde. Het huidige inwoneraantal is onbekend, maar bedraagt ten minste enkele honderdduizenden.

Eens aangemeerd trokken enkele kolonisten met het vliegtuig verder naar het oosten. Het schip voer dan de Kongostroom op, naar Matadi. Samen met de haven van Boma behoort Matadi tot de meest vitale organen van de Kongorivier. Voor de scheepvaart is Matadi na Boma de laatst toegankelijke uitvalsbasis voor het goedertransport richting het hart van de Democratische Republiek Kongo

Het schip verbleef 8 dagen in de haven, goed om te laden en te lossen. Gedurende 8 dagen had je dan even tijd om verlof te nemen. Denis bleef aan boord tot 20.00h, daarna ging hij even aan de wal om een cola met rum te drinken in een plaatselijk hotel.

Het was hard werken aan boord. Denis moest het vlees versnijden, de vis zuiver maken en fileren, een everzwijn of ree villen. Als zoon van een beestenkoopman kwam hij uit een gezin van 8 kinderen. In de Pothoekstraat in Antwerpen leerde hij de stiel van ‘beenhouwer’, maar aan boord leerde je andere knepen van het vak.

Om 6.00h was hij uit de veren. Als ontbijt kreeg hij broodjes (*“pistolets”*), spek en eieren, koffie of thee. Elke morgen werd een buffet opgesteld voor de passagiers. Je vond er alle mogelijke soorten beleg, Engelse confituren, kazen en verschillende soorten brood. Voor de passagiers werd altijd het beste voorzien.

De bemanning at op verschillende tijdstippen. De kleurlingen aan boord kookten hun eigen potje, kregen van de beenhouwer een extra stukje vlees, waarvan ze soep konden maken. De soep was pikant en die lustte Denis wel!

De état-major of de staf, zat altijd samen aan tafel: de kapitein, de scheepsdokter, de 1ste stuurman, de 1ste elektricien, de 1<sup>ste</sup> mecanicien en de hoofdverpleegster. Eerst at de bemanning, daarna zaten de passagiers aan tafel en ten slotte kon het keukenpersoneel eten. Het keukenpersoneel bestond uit de chef-kok en een zevental hulpkoks, de eerste bakker, de pantryman en de beenhouwer. Door het vlees vakkundig te versnijden en zuinig te verdelen, kon het personeel mee genieten van de

## Verborgen onder het zand

---

lekkere gerechten voor de passagiers zonder dat zij hen ook maar iets te kort moesten doen.

Na drie dagen varen kregen de passagiers een welkomstdiner aangeboden, een gala bij uitstek: de dames haalden hun mooiste jurk uit de kast, de heren waren in smoking. Het was een luisterrijke avond met alles erop en eraan.

Om de lezer wat inzicht te geven in de culinaire traditie aan boord van de ‘ville-schepen’ geven we hier het menu van de

Paquebot “M/V LEOPOLDVILLE”

Commandant Abel LEPAGE

Voyage 94

### PETIT DEJEUNER

Fruits Frais	Pamplemousses - Pommes - Oranges
Compotes	Pommes - Prunes - Figs - Rhubarbe
Céréales	Gruau d’Avoine - Corn Flakes - Shredded Wheat - Puffed Rice
Oeufs	Frit à l’Américaine - Poché sur Toast - Miroir - Omelette Nature ou Savoyarde - Sur le Plat - à la coque - Brouillés
Grillades	Lard - Bacon - Sauté d’Agneau au Curry - Bloedpens aux Pommes
Poissons	Haddock au Beurre - Kipper Grillé
Viande	Filet d’Anvers - Tête Pressée - Pâté de Foie en Terrine
Froide	
Saucissons	Foie - Anvers - Boulogne - Salami - Paris
Fromages	Edam - Gouda - Chester - Gruyère - Blanc
Confitures	Cassis - Cerises - Fraises - Framboises - Groseilles Rouges - Ananas -
Belges et	Abricots - Reines claudes - Sirop d’Erable - Mile - Myrtilles - Mirabelles
Anglaises	- Prunes - Pêches - Marmelades d’Oranges et de Citrons
Pains	Blanc et Gris - Toast - Croissants - Petits Pains
Infusions	Café - Thé de Chine - Ceylan - Camomille - Tilleul - Menthe - Verveine - Oranger - Cacao - Chocolat - Ovomaltine

Lundi le 23 Octobre 1961



Wanneer ze de evenaar naderden, werd alles voorbereid voor een “doopfeest”, de kennismaking met Neptunus, de god der zeven zeeën, ... Wie ongedoopt de evenaar overgestoken had, was in overtreding met de wetten van de zeegoden. Neptunus kwam met zijn gevolg aan boord van het schip en de schuldigen werden gedagvaard.

Voor de passagiers werd het feest een verkleedpartij met muziek en dans. Er werden geschenken uitgewisseld, de nodige handjes geschud, gevolgd door een knuffel of een kus. Natuurlijk stond op dat ogenblik de kapitein in het middelpunt van de belangstelling.

## Verborgen onder het zand

---

De kinderbeisjes zorgden voor een afzonderlijke animatie voor de kinderen.

Het hoogtepunt van de evenaardoop was 's avonds het “diner de l'équateur” in het Frans zoals dat in die tijd hoorde te zijn. De moedertaal tussen het personeel was Nederlands en dat spraken ze ook met de hotelmeester.

Fileren van vis, was niet zijn ding. Je moest het leren. Stel je even voor: je had 210 passagiers aan boord en op het menu staan gefileerde tongetjes. 400 “solletjes” werden zuiver gemaakt, het vel eraf, de visjes van de graat ontdaan, ... . Van 6.00h tot 20.00h werkte Denis hard aan deze voorbereidingen. Daarna kon de chef verder.

De voorbereidingen voor het evenardiner vroegen twee dagen en nachten! De naam van het schip telt twaalf letters “Charlesville”. Voor elke letter werd een ijsblok uitgezaagd van 30 bij 30cm. Onder zoutwaterdruk werden verticale en horizontale openingen gemaakt. De blokken werden op een zilveren schotel gelegd met in het midden een brandende kaars. De blokken werden in crêpepapier gewikkeld. Elke blok had zijn eigen kleur. Bovenop elke blok werd opnieuw een schotel gelegd met daarop ijsgebak. Toen het moment van de waarheid aanbrak, werden de lichten gedoofd en kon de zoete letter-praalstoet beginnen. De kelners gingen de feestzaal binnen met de prachtig gekleurde letters van de Charlesville.

De kreeften werden gepresenteerd op een Romeinse strijdswagen nagebouwd in triplex. De wagen werd getrokken door 8 kreeften, die op hun rug versierd werden met figuurtjes van wortelen, paprika's, tomaat en boontjes. Overgoten met een gelatine blonken de kreeften in het licht.

Tijdens de volgende dagen werd voor het avondmaal het restaurant verdeeld in groepjes van 4 of 5 tafels, om samen met de kapitein te tafelen. Iedere passagier mocht uit drie of vier verschillende menu's kiezen. Tongfilet, duif, haas in pepersaus, reerug prijkten op de kaart.

De eerste steward hield een oogje in het zeil. Hij dirigeerde de maaltijd. Als aperitief waren er fijne hapjes met champagne. Daarna kwamen er tongfilets op tafel, gevolgd door een kreeftensoep. De hoofdschotel bestond uit ossenhaas met passende garnituur of een fijne tarbot. Uitgelezen wijnen begeleidden elke gang.

Het nagerecht sloot de maaltijd af met gebakjes en ijstaart. Een geurige koffie, een Cognac, een whisky of Calvados en de onontbeerlijke havannasigaar maakten van elke maaltijd een festijn.

Zienderogen leerde Denis het vak van het fileren. Kalkoenen werden professioneel uitgebeend, maatjes werden zo van de graat ontdaan dat niemand het kon zien, dat de graat eruit gehaald werd. Het keukenpersoneel werkte als een geoliede machine: opstaan, eten, ontbijt, voorbereidingen, ontdoien, fileren, ... . Liet je een steek vallen, dan kreeg je gegarandeerd op je donder. Allen liepen op de maat van Hendrik Ibsens “Kitchen”.

In zijn werkruimte stond een kapblok. Twee dagen op voorhand kreeg Denis het menu van de eerste steward, dan wist hij hoeveel vlees of vis hij op tijd uit de

## Verborgen onder het zand

---

diepvriescellen moest halen. Het menu werd aangepast naarmate het warmer werd. Het vochtige lamsvlees werd vervangen door rundgehakt. Niets werd weggegooid. Restjes werden verwerkt tot kipkap. De kleurlingen verwerkten dan het lamsvlees.

Via Lobito en Boma ging het uiteindelijk naar Matadi, waar vooral staal, staalproducten rubber en cement gelost werden. De schepen van de CMB vervoerden immers passagiers en cargo. Vanuit Kongo werden er palmolie, palmoliepitten, ruwe rubber en bananen naar België gebracht. Soms was de lading niet ongevaarlijk. Tijdens de terugreis had de Charlesville ooit te maken met een brand van palmoliepitten. De luiken werden opengelegd. De haven van Dakar werd aangelopen, de brand werd geblust.

Aan boord had je verschillende nationaliteiten. Chinezen stonden in voor de wasserij. De was werd gestreken. Alles werd netjes teruggebracht.

Ondanks het feit, dat je op zo een schip kost en inwoon had, moest je ook een gezin thuis onderhouden. Een beetje zakgeld kon je best gebruiken. Dat kon je door de dieren van de passagiers te verzorgen. Aan de passagiers kon je zien of er wat voor je in zat. Zo was er ooit een broeder aan boord, die voor een medebroeder vogels had meegebracht. De pater verzocht Denis goed voor de diertjes te zorgen, maar het werk in de keuken slorpte alle tijd en aandacht op. Resultaat ‘de bieskes lagen dood in de kooi’. Ontzet door dit gebeuren trachtte Denis zijn fout te verschonen. Hij zette weliswaar te laat wat water in de kooi en riep de broeder bij zich. ‘Er was iets ergs gebeurd. De ‘bieskes’ konden niet tegen het zwoele klimaat en hadden de geest gegeven. De broeder ontdaan van dit relaas gaf Denis toch een extra fooi en berustte in zijn lot.

Fileren was niet altijd zonder gevaar. Zo had hij ooit roodbaars zuiver gemaakt. Een graat stak recht onder zijn nagel. De pijn was onuitstaanbaar. De scheepsdokter had maar één remedie. “Geef me de puntige schaar!” Zonder verdoving werd een driehoek uit de nagel gesneden en de graat verwijderd!

Na zes reizen hield Denis het voor bekeken. Hij was gehuwd en had toen al drie kinderen. Hij zocht een job aan de wal. Op 7 september 1957 maakte hij zijn laatste reis.

Ik had het gevoel dat hij nog honderd verhalen kwijt wilde.

Zo werd hij ook tijdens zijn eerste reis gedoopt. Na het avondeten moest hij naar zijn cabine gaan, zich omkleden. Schaars gekleed werd hij overgeleverd aan de grillen van zijn meesters, het keukenpersoneel. De handen werden op de rug gebonden met sloopstouw. De glimlach leek bloeddorstig. Met deksels en pollepels onder een oorverdovend geluid werden de bakvissen naar het bovendek gebracht. De passagiers kregen de introductie van een ijzingwekkend schouwspel, dat ze zelf niet mochten bijwonen.

Denis en zijn kompanen werden naar de beenhouwerij gebracht. Daar verschenen ze voor de troon van Neptunus, heerser der zeeën.

## Verborgen onder het zand

---

Zoals een echte vorst, deed hij hen knielen voor de troon. De stem klonk hooghartig, gebiedend. “Waarom had Denis gekozen voor de job als beenhouwer om zeeman te worden?” Denis had inderdaad zijn eigen zaak aan zijn broer overgelaten en op één of andere manier wilde hij toch aan boord van een CMB-schip zijn vak uitoefenen.



De 1ste en 2<sup>de</sup> kok gaven gelijkaardige antwoorden en daarna voltrok zich de ontgroeningceremonie van de zee. Ze tekenden een verklaring dat ze elk 2 bakken bier gratis zouden verdelen. De groentjes hadden niet het uitzicht van een gehard zeeman. Daarop werden wat haarlokken afgeschoren en die werden prompt op de borst gekleefd.

Met de handen op de rug werd ons daarna een etentje aangeboden: sandwiches met gehakt, pili pili, augurken, teentjes look, ansjovis en dat alles besprenkeld met azijn. Wanneer de koning vroeg of het lekker was, werd er nog een broodje aangeboden.

Dit alles werd doorgespoeld met een bruingele brei die dreef in een geelachtige vloeistof. Dit werd opgediend in een porseleinen nachtpot. We werden verplicht het goedje uit te drinken.

Zoals op elk feest stond er ook een dessert op het menu. Neptunus had weliswaar zijn voeten gewassen, maar tussen elke teen prijkte een stukje stinkende kaas en met een gebaar van opperste gulheid moesten ze deze gebukt en geknield van tussen de tenen opeten....

Neptunus liet zich dat welgevallen. Hij dronk samen met zijn kornuiten een goed glaasje bier. Toch was dit ritueel nog niet aan zijn einde toe: de blanke kleur van de scheepsjongens beviel de oppergod niet erg. Daarop werden de nieuwkomers van kop tot teen beklad met scheepsverf en hij die het gewaagde zijn schuld met bier niet af te lossen werd aan een borstriem opgehangen en helemaal in de verf gezet.



Was Neptunus voldaan, dan trok hij naar zijn vertrek. De dopelingen gingen dan naar het dek, waar ze onder luid applaus van de passagiers in stoet naar de machinekamer trokken. Daar stond een vat dieselolie. Hiermee konden ze de verf van hun lijf schrobben, om om 5 uur 's morgens uitgeput in de kajuit te belanden.

Weken later thuis, zag zijn vrouw dat zijn huid hier en daar nog onder de scheepsverf zat.

Denis kon inderdaad nog uren verder vertellen. Foto's werden besproken, geluidbandjes gewisseld: zo zorgde het Hageland voor een meerwaarde voor het maritieme erfgoed van Antwerpen.

Met dank aan Dries Ceuppens, Gaston Denruyter, Magda Guelinckx en Denis Geyskens

Bronnen:

<http://www.watererfgoed.be/NieuwsbriefJuni2009.htm>

Heemkundige Kring Glabbeek, jaarboek 2008

### **De Zweedse Zeemanskerk**

- Locatie: Noorderlaan (kaai 328)
- De Zweedse Zeemanskerk ligt ietwat verborgen aan de Noorderlaan, vlakbij de zeemansclub, een echte havenkroeg. Voor de opvang van zeelui werden en worden allerlei initiatieven genomen. Ter hoogte van de Cauwelaertsluis in het midden van het havengebied op rechteroever heb je een Shengen - controlepost. In de haven van Antwerpen komen zowat 300.000 bemanningsleden per jaar binnen. Zo wordt de haven een smeltkroes van nationaliteiten. Het ITF, the International Trade Federation, bekommert zich over het wel en wee van deze mensen. Zijn de levensomstandigheden aan boord slecht, dan kan zij in actie treden. Ook de Zeemanskerk bekommerde zich over hen. Op bepaalde plaatsen kunnen zeelui opgepikt en naar de stad gebracht worden. Hun verblijf in deze main port wordt echter erg kort gehouden. De goederen worden immers zo vlug mogelijk uit het schip gelost. Ondertussen heeft de scheepsagent de Shipping Chandler gecontacteerd, die het schip zal bevoorraden.

### **Van Mira naar Bari**

- Locatie kaai 360
- Naast de haven van Gent is Antwerpen een belangrijke overslagplaats geweest van breukgevoelige producten. Doe je iets met die producten, zorg je met andere woorden voor een douanetechnische veredeling, dan creëer je een toegevoegde waarde. Aan kaai 360 kan het erg druk zijn. Franse landbouwcoöperatieven lieten hun oog vallen op de haven en zorgen voor het transport van gerst. Op de terreinen van Boortmalt werden 4 mouttorens opgericht. Gerst komt binnen, gaat naar de mouterij, waar het in reusachtige 'kuipen' van de mouttoeren begint te kiemen. Stop je het kiemproces, dan gaat alles naar de eest, de ast, de droogvloer. Wereldmout wordt hier geproduceerd en geëxporteerd naar de verschillende brouwerijen in de wereld.

De constructie van een mouterij is een verhaal op zich. Roestvrijstalen kuipen dienen nauwkeurig in elkaar gelast te worden. In de haven bouwen heel wat onderaannemers aan nieuwe industriële installaties. Zo werd een van de mouttoeren gebouwd door Hongaarse lassers. Zij verbleven maandenlang in deze uithoek van de haven, maar vlakbij was er steeds de 'Mira Bari', een dokwerkerkroegje, waar je bij Geert steeds terecht kon voor de betere stevige kost. De chef verzoende twee keukens met elkaar en maakte voor hen een Hongaarse

---

## Verborgen onder het zand

---

goulash op Vlaamse wijze. In zijn bereiding gebruikte hij de klassieke voorloper van de aardappel: de pastinaak.

Aan de toog, een omgebouwde sloep, werd menig verhaal verteld. Vandaag gebruikt Boortmalt dit lokaal om gasten te ontvangen en te verwennen met een keure aan Belgische bieren.

### ***Een stukje geschiedenis van het apostolaat der schippers***

- Locatie: Haven 526, Noorderlaan 499
- Naast de zeemanskerk en het zeemanshuis bekommerden de Aalmoezeniers van de arbeid zich om het wel en wee van de binnenschippers. In het Kattendijkdok in het oude havengedeelte, lag zelfs een taalgrens. Franse binnenschippers die op terugvracht wachtten, lagen langs zij naast hun Waalse collega's. Vlaamse schippers deden net hetzelfde met hun Nederlandse vrienden. De aalmoezeniers hadden en hebben in de haven nog steeds hun pittoreske netwerk van havenetablisementen: het Schipperke en het Kerkschip. Je kan er steeds terecht voor een dagschotel.

Naast een grote en kleine kapel heeft het Kerkschip ook een drijvend museum over de binnenvaart. We gaan eens na of er vroeger nog 'waterkonijn' bereid werd en staan even stil bij de kleine keuken van de schipper, het leven aan boord toen en de luxe aan boord van de grote binnenschepen nu.

- **Van oorlogsschip tot sociaal-cultureel centrum**

Na een mislukte landingspoging met binnenschepen op de Engelse kust, hoopte de Duitse legermacht Engeland klein te krijgen door alle aanvoer via de zee af te snijden.

Voor deze slag om Engeland bouwde men honderden onderzeeboten, die dan vanuit Franse oorlogshavens de oceaan onveilig maakten.

De uitvinding en het gebruik van de zeemijnen door de Engelse marine is echter een streep door de rekening van de Duitsers. Hitler beslist dan als tegenzet betonnen tankschepen te laten bouwen, die als bunkers zouden dienen om in volle oceaan de onderzeeërs te bevoorraden met stookolie, olie, drinkwater en levensmiddelen. De Franse maatschappij "La Maison Saintrap et Brice" van Parijs krijgt opdracht een zeeschip te bouwen in gewapend beton. Tussen 1942 en 1944 wordt hieraan hard gewerkt in een droogdok in Rotterdam. Het schip krijgt volgende afmetingen:

- lengte over alles heen: 98,85 m
- lengte tussen de schotten: 85m
- grootste breedte: 14,25m
- diepte tussen kiel en dek: 7,85m
- hoogte van voor- en achterdek: 10,35m
- gewicht van het casco: 3.800 ton
- diepgang: 6,5m

## Verborgen onder het zand

---

Begin 1944 wordt het schip naar de haven van Antwerpen versleept voor verdere afwerkingen zoals het inbouwen van motoren, pomp- en nautische installaties en bouw van matrozenverblijven; In september 1944 bij de bevrijding van de stad en de haven blijven de bezittingen van de bezetters onbeschadigd achter. Het betonnen schip wordt als oorlogsbuit aangeslagen door de Belgische staat en als dusdanig publiek te koop gesteld.

De firma Antoine Vloeberghs, die het in de steek gelaten bunkerschip kocht, plande hiermee een bijdrage te kunnen leveren voor de “kolenslag” die Achille Van Acker inzette om het terug op te bouwen.

Het schip lag echter te diep en was moeilijk wendbaar om onder de noodbrug van het Albertkanaal geloodst te worden. Na een tijd als bunker- en proviandschip gediend te hebben werd aan het toenmalige aartsbisdom Mechelen voorgesteld het schip over te nemen om er een kerkelijk en sociaal centrum voor de varenden van te maken.

Op 18 december 1950 werd de verkoopakte ondertekend tussen de eigenaars en het aartsbisdom, waardoor het schip overging naar de vzw “Aartsbisdom Mechelen”.

Toen schoot de schippersbevolking in actie. Onder leiding van aalmoezeniers en de heer Henri Heylen, scheepsexpert en zelf schipperszoon, werd een uniek schipperscentrum gebouwd. Door de aankoop van uitneembare woningen uit de Meereigen te Merksem, kon men snel een woonst voor de huisbewaarder en de aalmoezenier bouwen. Het schip van de Duitse krijgsmarine heeft nu een centrale plaats ingenomen bij de varende gemeenschap. Waar Hitler ooit eens over gedroomd heeft, is nu uitgegroeid tot een sociaal en pastoraal centrum voor varenden en oudvarenden.

- **Bezienswaardigheden**
  - grote schipperskapel ingericht met allerlei voorwerpen eigen aan de scheepvaart
  - feestzaal met een verzameling grote scheepsmodellen en schilderijen door binnenschippers geschilderd
  - kleine kapel met speciale doopvont en wijwatervat en afbeelding van het kerkschip Sint-Jozef
  - heemkundige tentoonstelling met honderden voorwerpen uit de zeil- en sloepvaart
  - schipperscafé met allerlei voorwerpen en een prachtig zicht op de voorbijvarende schepen in het Kanaaldok B1

Met dank aan oud-aalmoezenier Machard Verhaeghe

### ***Achiel van Acker, vader van de Belgische sociale zekerheid***

- Locatie: Haven 526, Noorderlaan 499
- Meer 'selfmade' kan een man niet zijn. De lagere school maakt hij niet af, maar hij verslindt boeken als geen ander. Via de socialistische vakbeweging belandt hij in de politiek en uiteindelijk wordt hij een van de belangrijkste politici van het naoorlogse

---

## Verborgen onder het zand

---

België. Maar liefst 47 jaar is de Kamer van Volksvertegenwoordigers zijn tweede thuis. Vier keer is hij eerste minister. Na de Tweede Wereldoorlog is België een puinhoop met een ontredderde bevolking. Bovendien is de kolenproductie zodanig verminderd dat een wederopbouw nagenoeg onmogelijk lijkt. Door onder andere duizenden Duitse krijgsgevangenen in de Belgische mijnen te werk te stellen, brengt Van Acker de productie weer op peil en wint hij zijn "kolenslag". Hij wint aan populariteit en gaat voortaan als "Assiel Sarbon" door het leven. Voor de goede verstaander: zijn Frans is nogal West-Vlaams getint. Maar in de geschiedenisboeken staat hij meestal om een totaal andere weldaad vermeld. Achiël van Acker is namelijk boven alles de vader van onze sociale zekerheid.

Op 28 december 1944 krijgt Van Acker de "besluitwet op de Maatschappelijke Zekerheid" door het parlement. Hij zegt: " 't Is nu het moment om dit te realiseren, want als gij het vandaag niet doet, zult gij het morgen niet doen, en ik zal u zeggen waarom: omdat er in een meter honderd centimeter gaan en geen honderdentwee." Begrijpe wie kan, maar in elk geval voorziet het stelsel in een verplichte sociale zekerheid voor werknemers, waarin alle grote risico's worden gedekt: werkloosheid, gezinsvergoedingen, pensioenen, betaald verlof, ziekte en invaliditeit. Normaal gezien zou de invoering van een dergelijk stelsel tot hyperinflatie leiden, maar Van Acker verhelpt ook aan dit probleem door de prijzen met tien procent te drukken. Zijn populariteit bereikt een summum.

Opgroeien deed Van Acker in een gezin met twaalf kinderen. Zijn ouders waren mandenvlechters en Achiël werd al heel vroeg in deze productie ingeschakeld. Op zijn elfde moest hij de lagere school al vaarwel zeggen. Maar ook voordien moest hij voor en na schooltijd vrachten manden wegdragen naar handelaars. Hij droeg deze zware manden op het hoofd, maar kon het niet laten papiertjes die hij op straat zag liggen op te rapen. Stel je namelijk voor dat er iets op te lezen stond. Zijn passie. Zo verloor hij soms behoorlijk wat tijd, want hij moest dan telkens weer wachten tot hij iemand kon vragen om de vracht opnieuw op zijn hoofd te zetten.

### **De nomade van de Schelde**

- Locatie: haven 650 / Tijsmanstunnel-Oost
- Ludo Van Alphen is zowat de schapenboer van de haven. Met zijn kudde trok hij door dit reusachtige gebied. Geen dijk is hem vreemd. Letterlijk en figuurlijk zette hij het Vlaamse kuddeschaap weer op poten. Dit ras was op sterven na dood, maar met een aantal exemplaren ging hij schapen fokken. Met succes! Het kuddeschaap vind je op de dijken aan Lillo Fort en in de buurt van de Tijsmanstunnel. Zij onderhouden de dijken, maar soms vind je ze ook in het schor. De zilte planten geven hun vlees een extra smaak.

### **De vistrap bij Evonik**

- Locatie: Tijsmanstunnel-West, Kanaaldok B2, Lillobrug
- Het Gemeentelijk Havenbedrijf ondertekende met Natuurpunt een convenant. 5% van de haventerreinen zou gebruikt moeten worden, om natuurwaarden betere kansen te geven. In de dokken heb je vis. Het Albertkanaal zorgt voor drinkwater en mondt uit in het dokkengebied. Schepen varen op en af en zorgen voor de

---

## Verborgen onder het zand

---

nodige turbulentie en onrust. Echte paaigronden vind je dus niet op rechteroever. Het Havenbedrijf bouwde er één. Via een ingenieus buizenstelsel wordt er dokwater naar een paaiplas gebracht. De vissen zwemmen door de leiding en doen hier hun ding. De zander of snoekbaars is een lekkere, vaste vissoort, die je in de dokken kan vangen.

Bij de chemische industrie wordt dan weer methionine geproduceerd, een basisproduct in de voedselketen.

### **De bovenkruier, vergeten glorie uit de polder**

- Locatie: Scheldelaan, haven 621
- Tijdens het tienjarenplan werden vier polderdorpen onteigend. De Kanaaldokken werden gegraven: een reusachtige centrale as door de haven werd gebouwd. De Fabiola, een snijkopzuiger, ploegde zich een weg door de vruchtbare polder. Oorderen, Wilmaarsdonk, Lillo en Oosterweel moesten wijken voor de havenuitbreiding. Stille getuigen verwijzen naar dat verdwenen erfgoed, maar het leeft nog. In Ekeren, Lillo Fort, Zandvliet en Berendrecht koesteren heemkundige kringen en streekmusea de schatten uit het verleden. De vereniging Levende Molens bekommert zich om de Eenhoorn. Steen per steen werd hij afgebroken en aan de Scheldelaan opnieuw opgebouwd. Een maal per maand worden zijn wieken opnieuw in de wind gezet en draait hij voor elke trucker die aan zijn stenen kruin voorbij raast.

### **De beschuitbakkerij van Lillo**

- Locatie: poldermuseum Lillo Fort
- Lillo Fort en Fort Liefkenshoek zijn historische ankerplaatsen. Twee schansen blokkeerden ooit de toegang tot een van de rijkste steden van Europa: Antwerpen, het Parijs van de Lage Landen. Als je Lillo streekgastronomisch wil ontsluiten, dan kan je best een boek schrijven. Je hebt er een getijdenhaven, waar niet alleen jachten, maar ook vissersboten kwamen aanleggen. Je had er een suikerfabriek, waar de bieten per spoor aangeleverd werden. De inwoners van Lillo noemen we krabbenvangers. Met wat mosselvlees aan een fietswiel werden krabben gelokt. Garnalen werden hier vers gepeld. 's Zondags ging het raampje steevast open en werden de verse schaaldieren aan de man gebracht. De beschuitbakkerij werd in het Poldermuseum ongeschonden achter een muur uitgehaald.

### **Lamsoor en zeekraal, vergeten groenten uit het schor?**

- Locatie: Groot Buitenschor
- Langs de Schelde lopen unieke brakwaterschorren. Het Galgenschor, het Paardenschor en het Groot Buitenschor zijn beschermde natuurgebieden. Voor de inpoldering moet dit rivierenland er zo uitgezien hebben: slikken, schorren en geulen. De bedding van de rivier werd nog niet in een keurslijf gedrongen. Langzaam maar zeker verlandde een deel van het gebied. Ook hier werd geleefd met de grillen van het water.

### Zeekraal

De zeekraal (*Salicornia*) is een geslacht van zoutverdragende succulenten uit de amarantenfamilie (*Amaranthaceae*). De planten groeien in zoutmoerassen, op stranden en tussen mangroven (tropische plantenvegetatie langs slibrijke zeekusten). De soorten komen van nature voor in de Verenigde Staten en Europa.

De planten zijn meestal minder dan 30 cm hoog. De bladeren zijn klein en schubachtig waardoor de plant bladloos kan lijken. Veel soorten zijn groen, maar verkleuren rood in de herfst. De tweeslachtige bloemen worden door de wind bestoven en de vruchten bevatten een enkel zaadje.

Zeekraal kan tegen onderdompeling in zout water. Gekookt of rauw is ze eetbaar. Na het koken lijkt ze qua kleur op zeewier. De smaak en structuur lijken op jonge spinaziestengels.

Lamsoor (*Limonium vulgare*) is een plant uit de strandkruidfamilie (*Plumbaginaceae*). De plant komt voor op kwelders (buitendijks gelegen aangeslibd land) en in gebieden die onder invloed van het getijde staan en af en toe overstroomd worden met zeewater, de zogenaamde zilte zoom. Zo bestaat de begroeiing van de Slufter op Texel voor het overgrote deel uit een zoutminnende vegetatie, die in juni overwegend paars kleurt vanwege de lamsoor. Lamsoor komt in Nederland voor in het deltagebied, op de Waddeneilanden, langs de Waddenkust op de kwelders.

De plant vermeerdert zich vooral vegetatief door middel van stekken. Op de onderkant van het blad zitten zoutklieren, die het overtollig zout uit de plant halen. Per cm<sup>2</sup> zitten ongeveer zeshonderd zoutkliertjes. Als de zon op de bladeren schijnt schitteren de zoutkristallen op de bladeren.

(bron: Wikipedia)

### ***De stedendwinger achterna***

- Locatie: Frederik Hendrikbrug, Zandvlietsluis
- Ondanks het feit dat je in het havengebied voortdurend verwijzingen kunt maken naar de Tachtigjarige Oorlog, staan we even stil bij Frederik Hendrik, de enige zoon van Willem van Oranje, bijgenaamd de stedendwinger.

Frederik Hendrik van Oranje-Nassau wordt geboren te Delft in 1584 als de enige zoon uit het huwelijk van Willem van Oranje met Louise de Coligny, zijn vierde echtgenote. In 1625 volgt hij zijn halfbroer, Prins Maurits, op als stadhouder. Maurits draagt het bevel over de strijdkrachten over aan Frederik Hendrik. Tevens vraagt hij Frederik Hendrik om te trouwen en zo het voortbestaan van de dynastie zeker te stellen. Op 4 april 1625 huwt Frederik Hendrik Amalia von Solms-Braunfelt, zij was een hofdame uit het gevolg van Frederik van Palts, de 'Winterkoning' van Bohemen. Uit dit huwelijk worden vijf kinderen geboren: de latere stadhouder Willem II in 1626 en daarna nog vier dochters.

Frederik Hendrik regeerde Nederland in de 'gouden eeuw'. De republiek was op het hoogtepunt van haar macht en had weinig te leiden onder religieuze en politieke conflicten. De cultuur floreerde met schilders als Rembrandt, Frans Hals en Jan Steen en Amsterdam was het financiële centrum van Europa. Frederik Hendrik staat vooral bekend als "de stedendwinger". De naam paleizenbouwer zou hem echter ook niet hebben misstaan. Hij leeft als een vorst en laat verscheidene paleizen bouwen. Naast het Huis Honselaarsdijk bouwt hij het Paleis Noordeinde, de Nieuwburch te Rijswijk en maakte hij een begin met het Huis ten Bosch, dat door Amalia van Solms te zijner ere werd afgebouwd. Daarnaast toonde hij veel belangstelling voor de kastelen van Breda, Buren, Dieren en IJsselstein. Zijn zin voor cultuur heeft hij geërfd van zijn moeder Louise de Coligny. Het Huis Honselaarsdijk wordt dan ook wel het 'klein Versailles' genoemd naar het paleis te Versailles dat is gebouwd door Lodewijk XIV, de Zonnekoning.

Prins Frederik Hendrik en zijn neef Graaf Ernst Casimir van Nassau beginnen in 1626 een offensief tegen de Spanjaarden. De familietak van Ernst Casimir zal later de titel Prins van Oranje erven doordat Willem III kinderloos sterft. In 1629 vordert Frederik Hendrik kasteel Maurick in Vught als zijn hoofdkwartier. Hij verjaagt de Spanjaarden uit 's Hertogenbosch en verkrijgt zodoende zijn bijnaam 'de stedendwinger'. Hij herovert, naast 's Hertogenbosch, onder meer ook Sas van Gent, Venlo, Roermond, Maastricht en Rijnberk. In 1637 neemt Frederik Hendrik Breda in, het laatste Spaanse bolwerk in de zuidelijke Nederlanden. Een poging om Antwerpen in te nemen, in datzelfde jaar, mislukt. De grenzen van het latere Koninkrijk der Nederlanden beginnen zich af te tekenen.

Frederik Hendrik realiseert zich al snel dat het belangrijk is om banden aan te gaan met andere mogendheden als hij de strijd tegen Spanje wil winnen. Bekwaam diplomaat als hij is, verwerft hij geldelijke steun van Frankrijk en gaat hij een verbond aan met de Engelsen door in 1641 zijn zoon Willem II uit te huwelijken aan Maria Stuart, de dochter van de Engelse Koning Karel I. Uiteindelijk, in 1646, begint Frederik Hendrik aan vredesonderhandelingen met Spanje. Dit zou, in 1648 (na zijn dood), resulteren in de vrede van Munster waarmee er een einde komt aan tachtig jaar oorlog. Frederik Hendrik is overleden in Den Haag in 1647. De titel, Prins van Oranje, gaat naar zijn zoon Prins Willem II.

bron: <http://home.tiscali.nl/~mgelten/Staatshoofden/Stadhouders/Frederik.htm>

### **Met Willem van Oranje op veldtocht**

- Locatie: Frederik Hendrikbrug, Zandvlietsluis
- Tijdens de zomermaanden van 1553 verbleef de prins en zijn gevolg in een legerkamp. Een konvooi van karren en muilezels begeleidde Willem op zijn tochten. Hovelingen gingen mee te voet of te paard. Tijdens de Tachtigjarige Oorlog werd de hofhouding gesplitst: gravin Anna van Buren kreeg vijf of zes gentilshommes of edelmannen toegewezen. Anna kon beschikken over een meester-kok en twee hulpjes, een afwasser, een dienaar voor de eetzaal en kreeg ze 's zomers enkele dames te logeren, dan werd een losse patissier angeworven.

## Verborgen onder het zand

---

Willem daarentegen verbleef in tenten. Slechts enkele keren at hij in een herberg. De kleermaker van dienst maakte de tenten en werden ze voor het eerst opgezet, dan had je twee dagen en twaalf mensen nodig om het tentzeil op te trekken.

Aan het hof werd een strikte etiquette gevolgd. Palfreniers of tweede koetsiers, muilezeldrijvers aten niet mee aan de hoftafel. Zij moesten hout hakken. Van zeildoeken werden haverzakken gemaakt, kookketels werden aan kettingen opgehangen, vlees hing aan haken, kruiden werden in leren zakken vervoerd. Willems kampeven daarentegen zat niet vol ontberingen. Ook in het kamp at hij in stijl. Willem dronk zijn wijn uit kristallen glazen, liet in Valenciennes bewaarkistjes voor pistolen maken en een kuip om zilveren borden in af te wassen. Dat hij heel wat meesleepte, blijkt uit een overzicht van wat hij in Straatsburg als onderpand achterliet tijdens zijn tweede mislukte veldtocht tegen Filips II: tenten en tafelzilver werden verkocht, lepels, drinkbekers, zilveren borden en veelarmige kandelaars: ruim 147 zilveren voorwerpen!

Wat aten de hovelingen tussen Brussel en Breda?

Als Willem in het legerkamp verbleef, dan aten de hovelingen in het kasteel van Breda nogal saai. De chef-kok trok met Willem immers ten strijde. In Breda at men dan ook duidelijk goedkoper dan in het tentenkamp. Marie-Ange Delen beschrijft het voedingspatroon in haar doctoraatsverhandeling. Op het kasteel nam het verbruik van vlees af. Er werd bijna geen schaap gegeten, wel meer suiker en varkensvlees. In het legerkamp at men dan weer meer schapenvlees. Was er dan toch een verschillend eetpatroon tussen mannen en vrouwen? Gaven mannen de voorkeur aan het sterk afsmakende schapenvlees en waren vrouwen zoetebekken? Men at kikkers en artisjokken in het kamp. In de legertenten stond fazant op het menu. Kruiden en specerijen werden met gulle hand verwerkt. Olijfolie werd gebruikt bij de bereiding van gerechten. Oorlogvoerenden en thuisblijvers eten duidelijk teveel. Zowel in Brussel als in Breda at het hof wittebrood, een teken van rijkdom. Een grote hoeveelheid bruin tarwebrood vond men terug in de rekeningen te velde. Mevrouw Delen becijferde het enorme calorieënpotentieel in het dagelijkse energieverbruik. Dit zou oplopen tot 5025 calorieën per dag. Compacte bruine broden werden als borden gebruikt. Willem at zelf uit een zilveren servies en dronk uit kristallen glazen. Een tinnen servies zal hij zeker niet vervoerd hebben voor zijn keukenpersoneel!

En hoe verging het de Spanjaarden, die vanuit het warme zuiden te voet ten strijde trokken in deze kille kontreien? We schrijven 1625, ruim 70 jaar later en staan voor de poorten van Breda. De weersomstandigheden zijn bar slecht. In zijn boek “De zon van Breda” beschrijft Arturo Pérez-Reverte het klamme, koude weer in het oorlogsgebied:

*“Ik zweer bij God dat de Hollandse kanalen nat zijn op een vroege, herfstige morgen. Ergens boven het mistgordijn waarachter de dijk schuilging, verlichtte een vage zon ternauwernood de gedaanten die over de weg liepen, in de richting van de stad die zojuist haar poorten had geopend voor de ochtendmarkt. Die zon was een onzichtbaar hemellichaam, koud, calvinistisch en kettters, haar naam*

---

## Verborgen onder het zand

---

*beslist niet waard: een vuil, grijs licht waarin ossenkarren voorttrokken, boeren met manden vol groenten, witgekapt vrouwen met kazen en melkkannen.*

*Ik stapte langzaam door de mist, met mijn ransels over mijn schouder en mijn kaken op elkaar geklemd om niet te klappertanden van de kou. Ik wierp een blik op het dijklichaam, waar de nevel in het water overging, en zag niets anders dan vage strepen van rietstengels, gras en bomen.”*

“El sol de Breda” was in Spanje meteen een bestseller. In één maand tijd werden er driehonderdduizend exemplaren verkocht. De auteur schreef het boek naar aanleiding van het schilderij van Velazquez “Las Lanzas”, vanuit zijn denkbeeldige positie als oorlogscorrespondent aan het toenmalige Bredase front. Het boek roept een sfeer op van modderige loopgraven, mist, kou en regen. Het land ligt er drassig bij. Hongerige Spaanse soldaten lopen er in lompen bij. Ze hebben in maanden geen soldij ontvangen en vechten tegen Hollandse ketters die hun steden verdedigen. Hun wapens zijn musketten, pieken, hellebaarden en haakbussen. Soms vinden er gevechten van man tot man plaats: in het donker, in de buurt van de sluizen, in de mollengangen onder vijandelijk terrein. Een jonge ranseldrager staat voor de poorten van de stad. De helblauwe luchten van zijn land zijn ver weg. De hel van het noorden wordt de basis van het schilderij van Velazquez.

In het havengebied word je regelmatig geconfronteerd met de Tachtigjarige Oorlog. De Kauwensteinse dijk, de forten van Liefkenshoek en Lillo, ... toponiemen zijn vaak nog de enige verwijzingen naar deze turbulente periode uit onze geschiedenis.

Bronnen:

Reverte, Arturo-Perez, De zon van Breda (De avonturen van kapitein Alatrisme), blz. 7

Delen, Marie-Ange, Het hof van Willem van Oranje, hoofdstuk 5, het hof te velde, blz. 46 en 47

### ***Van lycopen en het Duitse Reinheitsgebot***

- Locatie: E-paviljoen van BASF
- Tomaat helpt een aantal vormen van kanker en ander onheil te voorkomen of zelfs af te wenden, zo blijkt meer en meer. Vooral het stofje lycopen dat de vrucht rood kleurt, zou een gunstig effect hebben. Het zit in alle tomaten en in sap, soep, ketchup of puree van tomaten. Onderzoekers toonden onder andere aan dat wie zeven of meer tomatenproducten per week eet, 50% minder kans heeft op maagkanker, vergeleken met iemand die twee of minder porties tomaten eet.

Is ketchup gezond? Ondervinden hartpatiënten baat bij het eten van spaghettisaus? Hebben pizzaliefhebbers minder kans op kanker? Of is een bord tomatensoep beter dan kervelsoep?

Als je deze stellingen voorlegt aan voorbijgangers in de straat, zal de overgrote meerderheid met zijn wijsvinger tegen het voorhoofd tikken. Voor velen staat ketchup nog onterecht op eenzelfde lijn als mayonaise en de vette fritescultuur,

---

## Verborgen onder het zand

---

toch is spaghettisous meer dan gewoon lekker en verdient tomatensoep meer dan zijn bedenkelijke plaats op het kindermenu.

Het geheim van de tomaat: lycopene.

Lycopene is een natuurlijk pigment dat tomaten rood kleurt. Hoe roder de tomaten, hoe meer lycopene ze bevatten. Dit pigment is een antioxidant, een verbinding die de cellen beschermt tegen de schadelijke invloed van de zogeheten vrije radicalen. Het vernietigt deze sterk reactieve chemische verbindingen, de voorlopers van kanker en medeveroorzakers van dichtslibbende kransslagaders, in de lichaamscellen en repareert beschadigde cellen. Hierdoor zou het bescherming bieden tegen kanker (vooral prostaatcancer) en hart- en vaatziekten.

Als gevolg van allerlei omzettingsprocessen komen in het lichaam vrije radicalen vrij die aan cellen schade kunnen aanbrengen en een belangrijke rol spelen in het verouderingsproces. Antioxidanten, zoals het lycopene uit tomaten, maken deze vrije radicalen net onschadelijk.

Recente onderzoeken suggereren dat lycopene eveneens de verminderde vruchtbaarheid van mannen kan verbeteren en de schade aan de huid onder invloed van UV-licht beperken.

Lycopene zou ook in de preventie van osteoporose kunnen helpen.

Gekookte tomaten...

Hoewel koken meestal gepaard gaat met enig verlies aan voedingsstoffen, wordt aangeraden tomaten te bereiden. Ons lichaam kan lycopene dat in rauwe tomaten zit opgesloten niet goed opnemen. Door de verhitting worden de celwanden van de tomaat beter afgebroken waardoor het antioxidant in de tomaat bevrijd wordt. Vandaar dat bereide tomatenproducten, zoals pastasaus of tomatenpuree, beter zijn dan een salade van verse tomaat.

Onze spijsvertering kan het stofje nog beter oppikken als het in olie of vet is opgelost. Olijfolie is daarvoor uitermate geschikt.

Ketchup eten met de fles?

“Hoeveel lycopene-rijke voedingsmiddelen we gemiddeld per dag zouden moeten eten om er een gezondheidsvoordeel uit te halen, heeft men nog niet kunnen vaststellen”, zo stelt Nice-info.

“Vroeger dacht men dat een mens 25 milligram lycopene per dag nodig had”, zegt Gerry Hayman van de Britse Tomatentelersbond. “Als je deze hoeveelheid tomatensaus wil binnendoen, moet je een ganse 200ml fles ketchup verorberen. Tegenwoordig denken we dat vijf à tien milligram volstaat.”

Zelfs dokter Nigel Dickie van Heinz plaatst kanttekenen bij het overconsumeren van ketchup. Natuurlijk is ketchup gezond, maar hou er ook rekening mee dat alle bereide sauzen ook zout en suiker bevatten, wat juist niet zo gezond is.

---

## Verborgen onder het zand

---

Hetzelfde geldt voor pizza bijvoorbeeld. Deze kan naast gezonde tomatensaus ook ingrediënten bevatten die behoorlijk veel verzadigd vet leveren. Voor een verstandige keuze geldt: kies een pizza met veel groenten en weinig kaas en vette vleeswaren (zoals salami) en eet er een salade bij.

De aanbeveling om dagelijks 300 gram groenten en 2 tot 3 stukken fruit te eten blijft van kracht. Wie kiest voor variatie, zet ongetwijfeld ook regelmatig tomaten op het menu en doet zich zo ook telkens te goed aan een portie lycopen samen met andere essentiële voedingsstoffen.

Bron: <http://www.hulpOrganisaties.be>

### **Noordland**

- Locatie: Noordlandbrug, Schelde-Rijnverbinding, grenspaal 266
- Zandvliet bestond vroeger uit 3 verschillende lagen: de lage, hoge -en middengronden.

De lage gronden waren volledig overspoeld door de Schelde, door de indijking en het bruikbaar maken van deze lage gronden werden de huidige polders gevormd.

De hoge gronden dijken het water af dat tot op de Heide kwam. Zij lagen ten oosten van de Antwerpse Baan, men kon ze vergelijken met de duinen, die nu aan onze Vlaams kust te vinden zijn.

De middengronden lagen tussen de lage gronden (Schelde) en de hoge gronden (duinen). De middengronden bestonden uit 3 verschillende plateaus van verschillende hoogte, niet ver van elkaar gelegen. Ze werden van elkaar gescheiden door kleine zijriviertjes van de Schelde. Die zijriviertjes omringden de zandplaten zodat er 3 eilandjes gevormd werden; de allereerste bewoners van Zandvliet begaven zich via bruggen, dammen of vaartuigen van eiland naar eiland.

Omdat de riviertjes tussen de zandhoogten vloeiden kregen zij de naam van "Santvlieten " (vlieten betekent langzaam stromen of vloeien).

Door sedimentatie en rondvliegend duinzand slibden de zijriviertjes stilaan toe. De verschillende hoogtes werden langzaam één vlakte en met de jaren nam de bevolking meer en meer toe. De zandplaten van de middengronden en de "santvlieten" liggen aan de oorsprong van het dorp en zijn benaming.

### **De dodendraad**

- Locatie: Antwerpsebaan 413, Zanvliet
- Op de grens tussen Kinrooi en het Nederlandse Leudal werd op 17 maart 2010 de reconstructie van de elektrische draad bij smokkelaarscafé 'Kempkes' officieel voorgesteld. Deze dodelijke voorloper van de Berlijnse muur scheidde van 1915 tot 1918 het neutrale Nederland van het bezette België. De Kinrooise heemkring

---

## Verborgen onder het zand

---

deed uitgebreid onderzoek naar de ‘dodendraad’ en publiceerde de resultaten in een brochure.

In de ‘bijna’ grenzeloze wereld van vandaag is het goed om eraan te herinneren dat je nog geen honderd jaren geleden niet zomaar even van Molenbeersel naar Stramproy kon wandelen of van Kessenich naar Thorn kon gaan zonder het gevaar te lopen geëlektrocuteerd te worden...

In nauwe samenwerking met de Belgische gemeente Kinrooi, de Nederlandse gemeente Leudal, de Nederlandse provincie Limburg en de eigenaars van de grenshoeve “Kempkes” én dankzij de medewerking van vele mensen uit België en Nederland die spontaan allerlei historisch materiaal beschikbaar stelden, werd een gedeelte van deze dodelijke draad gereconstrueerd. Dat gebeurde op de plaats waar de grens tussen België en Nederland altijd een beetje ‘vaag’ is geweest, namelijk aan het smokkelaarscafé ‘Kempkes’ dat nét op de grens ligt tussen België en Nederland bij grenspaal 146. Dankzij deze ‘grenzeloze’ samenwerking werd een oorlogsrelict omgevormd tot een vredesmonument waardoor de drama’s van toen nooit zullen worden vergeten...

Tijdens de eerste oorlogsjaren vluchtten een groot aantal mensen over de Belgisch-Nederlandse grens naar rustigere oorden. Daarnaast trokken een groot aantal Belgische soldaten of vrijwilligers de grens met Nederland over om zich via dat land bij hun eenheden te voegen in Frankrijk of achter de IJzer. De grens met Nederland was uiteraard ook de plaats bij uitstek om post en allerlei andere gevoelige informatie over de Duitse troepenbewegingen over te brengen. En ook de smokkelaars bleven hun weg over de grens vinden...

Om de grote vluchtelingen- en informatiestroom naar het neutrale Nederland een halt toe te roepen, begon de Duitse bezetter in 1915 met de aanleg van een elektrisch afschrikkingshek tussen België en Nederland. De onder spanning staande draad, ook wel “dodendraad” genoemd, werd in 1915 en 1916 over een lengte van meer dan 300 kilometer aangelegd van Aken tot Cadzand. In die tijd was het gevaar van elektriciteit bij een groot deel van de bevolking niet bekend. Dit leidde tot veel doden en ernstige ongelukken aan de draad... Men schat dat er minstens 500 slachtoffers vielen aan deze draad.

De versperring bestond uit een afrastering van drie rijen draden waarvan de twee buitenste drie of meer beschermingsdraden hadden en de middelste rij was uitgevoerd met vier tot soms wel zeven of negen draden, waarop een spanning van 2000 volt stond. Afhankelijk van de bodem, de terreingesteldheid en de ter plaatse beschikbare materialen verschilde de uitvoering van de “elektrische draad” nogal. De elektrische spanning op de draden werd aangevoerd vanaf een generator in een nabij gelegen fabriek.

Om de 500 m tot 3 kilometer werd er een “Schalthaus” (schakelhuisje) geplaatst. In deze schakelhuisjes was meestal een soldatenverblijf voorzien. Ook kon vanuit deze huisjes de spanning op de “sperdraden” worden uitgeschakeld. Het schakelhuis bij boerderij ‘Kempkes’ te Molenbeersel droeg de code L3. Deze huisjes waren met 5 meter hoge palen (waaraan de hoogspanningsdraden hingen) verbonden met de aanvoerleiding (Speiseleitung) komende van generatoren uit

---

## Verborgen onder het zand

---

fabrieken. De spanning voor het schakelhuisje in deze buurt kwam van de generator uit de kruitfabriek in Kaulille.

Bij het einde van de oorlog werd overal langs de grens begonnen met de afbraak van de draadversperring. Sommige gemeenten verkochten het materiaal van de versperring openbaar. Op andere plaatsen gingen vooral de boeren of de plaatselijke bevolking over tot ontmanteling. De boeren konden de draad goed gebruiken: tijdens de oorlog hadden de Duitsers immers meer dan eens prikkeldraad en andere draad opgeëist voor het bouwen en onderhouden van deze draadversperring! Op andere plaatsen vernielde de bevolking al op 11 november niet enkel de draad, maar ook de schakelhuisjes en de grensbarakken van de Duitsers. Veel materiaal werd door de burgers, zowel Belgische als Nederlandse, weggehaald of soms gewoon feestelijk verbrand.

De draad was verdwenen maar de herinneringen bleven... De herinneringen die we nooit mogen vergeten, ook al is er niemand meer die het kan navertellen. Zo ontstaan monumenten, met betekenis... Vanuit die gedachten onthulden de burgemeesters van Kinrooi en Leudal op 17 maart 2010 de gereconstrueerde 'dodendraad' officieel onthuld als vredesmonument. Het gedenkteken toont een elektrisch snoer zoals dat van 1916 tot 1918 als een soort Berlijnse muur tussen beide landen was gespannen.

Verslag Lei Wolters, Hubert Van Eygen en May Verhoeven van Heemkring Kinrooi  
Website: [www.heemkringkinrooi.net](http://www.heemkringkinrooi.net)

### **Over zoetelen in het begin van de Tachtigjarige Oorlog**

- Locatie: Conterscherp, Zandvliet
- Met het veroveren van grondgebied kregen de opstandelingen na 1 april 1572 ineens de moeilijke taak om voor eigen bevoorrading te zorgen. Geregelde oorlogvoering houdt letterlijk in dat de zaken van voeding en munitie goed georganiseerd moeten worden. Omdat het veroverde gebied in 1572 steeds groter was geworden en er ook een veldleger kwam, werden Oranje en de Staten van de opstandige gewesten meteen met een omvangrijk probleem geconfronteerd. Tot de oprichting van het Staatse leger eind jaren '70 lag de nadruk nog op het inschakelen van particuliere ondernemers, die zonodig in het buitenland munitie en wapens kochten, om ze tegen winst aan de opstandige troepen te verkopen. Dit had het voordeel dat particuliere personen een goede boterham konden verdienen aan de rebellie tegen het Spaanse gezag. Toch kleefden er twee nadelen aan: de aanwezigheid van vrouwen en het niet kunnen bewaken van de geheimhouding van operaties...wonderlijke coincidentie!

Zoetelaar(st)er of marketent(st)ers zijn kooplieden die zich hebben gespecialiseerd in de handel met de soldateska. Zij zijn één van de laatste relicten van de laatmiddeleeuwse fase van mercenary warfare. Zolang de troepen niet werden gevoed door burgers bij inkwartiering of uit voorraden die in magazijnen lagen opgetast, konden marketenters een uitkomst zijn. Zij zijn voortgekomen uit de vrijmarkten die door Middeleeuwse commandanten in de omgeving van de legerkampen werden toegelaten. Marketenters waren er in soorten en maten:

---

## Verborgen onder het zand

---

eenvoudig als marskramer met de spullen op de rug, iets rijker met een ezel of oud paard en nog kapitaalkrachtiger met karren vol spullen. Nu eens gebeurde het dat zij de buit van de soldaten opkochten en later opnieuw in roulatie brachten, dan weer kochten soldaten hun schulden af bij de marketenters met klare buit.

Het is òf de veldmaarschalk zelf òf in zijn naam de geweldige (Oberste) provoost die marketenters toelaat. Het is de regimentsprovoost die vervolgens de prijzen vaststelt en toezicht houdt op valse maten, gewichten en op het slachten, terwijl voor het brood speciale commissarissen werden aangesteld om toezicht te houden. Op iedere compagnie werd ongeveer één marketenter toegelaten. Deze handelaren kregen allen tezamen een plaats aangewezen waar ze in een paar flinke tenten hun koopwaar mochten slijten. In dit business district waren de prijzen dus vooraf vastgesteld en droeg een ieder 'Standtgeld' aan de provoost af.

Deze manier van bevoorraden bracht de aanwezigheid van vele vrouwen met zich mee. In deze paragraaf zien wij ze handelen en handwerk verrichten, dikwijls als echtgenote - elders in dit hoofdstuk zien wij ze als legerhoeren. Voor de discipline was dit waarschijnlijk nadelig. Dat de verhoudingen tussen de vele honderden dames in een legerplaats wat spanningen konden opleveren, kon Johann Jacob von Wallhausen met eigen ogen constateren: 'De hoeren en de [getrouwde] vrouwen kwamen overal vandaan en wierpen naar elkaar met modder en stenen', soldaten gingen zich ermee bemoeien en verschillende mensen werden doodgestoken. Het is niet vreemd dat toen Oranje zijn broer Lodewijk in 1573 verzocht Duitse piekeniers te werven, hem toevoegde: 'met geen enkele vrouw, of zo weinig mogelijk, vanwege de grote wanorde die gewoonlijk door hen wordt veroorzaakt.'

Hoeveel militairen waren eigenlijk gehuwd? De eerste harde cijfers dateren uit de jaren '80. Toen in 1588 de ruim honderd man grote garde zich van Prins Maurits van Dordrecht naar Den Haag moest verplaatsen en de vrouwen niet mee mochten, bleek dat 26 vrouwen achterbleven. Deze ratio van 1:4 klopt ongeveer met de aantallen vrouwen uit elf vendels uit 1585 onder Hohenlohe. Gemiddeld worden 21 vrouwen op de 100-150 man geteld. Ook zien we hierbij sociale verschillen. In één vendel, waarin het aantal van 36 vrouwen is gespecificeerd, blijken van de onderofficieren en officieren er 27 gehuwd te zijn. Van de gewone soldaten slechts negen. Zo resteert nog een aardig potentieel mogelijke hoerenlopers.

Vanwege bronnenschaarste lopen we de kleine zelfstandigen zelden tegen 't lijf. Reeds in 1568 trokken ze Tongeren in om hun voorraden aan te vullen, waarna ze Oranjes leger weer opzochten om te kunnen verdienen. Een Spaanse militair zag dat ze karren hadden en 'het vijandelijke leger volgden'. Overigens vormen de vele plunderingen die het leger beging een aanwijzing dat het aanbod van de zoetelaars niet in staat was om aan alle behoeften te voldoen.

In 1572 maakten vriend en vijand van hen gebruik. Als we op de stad Gouda focussen, is het zelfs waarschijnlijk dat velen aan beide legers leverden hetgeen voor de geheimhouding van operaties desastreus was. Bossu vroeg in april aan de Goudse magistraat om 'enige zoetelaars ofte vivrandeurs, als wel voirsien met broot, booter, cas, bier ende diergelijcke en tselve alhyer ten reedelicken prijse te vercoopen'. Van 7 tot 13 augustus stuurde Entens aan de stadsbesturen van Gouda, Leiden, Delft en Den Haag brieven of ze de zoetelaars naar Haarlem wilden sturen,

---

## Verborgen onder het zand

---

omdat hier de goederen werden verzameld voor de aanval op Amsterdam. Om hen te kunnen betalen heeft Entens 40.000,- gulden van de Staten van Holland gekregen. Voerlieden, schuitenvaarders en sledevoerders zorgden ervoor dat alle goederen van Haarlem naar de legerplaats van Lumey in Ouderkerk werden gebracht.

Dat zoetelaars gevoelige informatie konden doorgeven, blijkt uit het relaas van Roger Williams. Ze reddden hem in 1573 het leven doordat ze een uitval van 2000 goed bewapende militairen uit het belegerde Middelburg aan hem meldden:

'Ze namen de weg langs de zandbergen tussen Vlissingen en Zoutelande. Door Gods genade werden ze opgemerkt door enkele zoetelaars, die de merries voor hun karren vandaan sloegen en erin slaagden om Zoutelande eerder te bereiken dan de vijand, waardoor, en door de Almachtige God, onze troepen gered werden.'

Williams organiseerde rond het kerkje een stelling en ving de aanvallers op, met als gevolg 'één van onze beste gevechten tot nog toe'. Een heel andere en meer ongeregelde manier van bevoorraden is vijandelijke konvoeien onderscheppen. Eigenlijk is deze nog beter, want hiermede wordt aan de tegenstander meteen afbreuk gedaan. Vooral in de beginfase van de oorlog werd het nodige weggekaapt, zoals de aanval uit juni 1572 toen de Zeeuwen 27 schepen uit Antwerpen met vivres konden buitmaken. Oranje reageerde toen verheugd: 'De vloot is rijk genoeg om twee jaar oorlog te kunnen voeren'.

Evenals de vivres werden 'Munitien van oirloighe' door de regimenten zelf bij kooplui aangekocht. In de bij de Hollandse Staten ingediende rekening van Maarten Ruychaver treffen we in 1572-1573 kooplui aan uit Emden, Lunenburg, Keulen, Hamburg en Oldenburg. Op een Engelsman na komen de overige leveranciers uit Holland. De vrouw Dignum Maertens doet goede zaken in buskruit en Harman Willems blijkt zich bij herhaling te hebben toegelegd op de in- en verkoop van geweren. Hier volgt een prijslijst (in guldens) uit de beginjaren van de Opstand: een roer bijna 3,-; een lang roer 3,30; harnas met slagzwaard 10,-; 100 pond lood 4,85; nieuw vaandel 25,-; een goed zadel 15,-; een 100 pond buskruit variërend van 50,- tot 500,-. Voor sommigen had de Opstand plezierige kanten.

Het is niet zo dat het Staatse leger in de jaren '80 alle zoetelaars had uitgebannen, alleen werd in 1585 bepaald dat officieren zich hiermee niet bezig dienden te houden - de Staten gunden lokale kooplui liever de klandizie en waren bang voor winstbejag dat de discipline ondermijnde - terwijl vijf jaar later soldaten alleen met speciale toestemming mochten zoetelen. De Raad van State kon hierin voorzien.

Samengevat zien we het volgende. Zoetelaars kochten in hun eigen stad voorraden of in vreemde steden, maar moesten toestemming van het desbetreffende stadsbestuur afwachten of ze deze wel mochten uitvoeren naar het leger. Stadsbesturen konden zoetelaars opdracht geven hun goederen aan een bepaalde koper, die voor de financiering van de gewestelijke staten afhankelijk was, te leveren.

De winter was komkommertijd voor de zoetelaars. Dan werden de vendels of ontbonden, 'gecasseert', of 'in haer logementen... op servici gelt geleyt'. Van meet

---

## Verborgen onder het zand

---

af aan was de term 'winterkwartieren' al in zwang -, dat wil zeggen: ondergebracht worden bij burgers in stad of dorp. Waar dat gebeurde hing af van het gewest waarvan het vendel ter repartitie stond. Zo werd Splinter Helmich in 1579 in Amersfoort ondergebracht, omdat zijn vendel onder de Staten van Utrecht viel. Voordat we kijken naar de vernieuwingen bij de levering van vivres en munitie aan het Staatse veldleger, willen we het systeem van inkwartiering in de winter en langs de grenzen nader bezien.

Bron: <http://www.geschiedenisfun.nl>

### ***Bedelen in de polder: Haaske Knap, Hanske Knap of Haasje Knap***

- Locatie: Solftplaats, Berendrecht
- Dit volksgebruik ontstond uit noodzaak in een tijd waar minderbedeelden in onze polderdorpen nog moesten bedelen, om hun verder bestaan te waarborgen. Om de schooiartij wat beter in te kleden, bedacht men Haaske Knap. Men kwam op het idee om zelf een soort instrument te maken dat het bedelgezag moest begeleiden. Het instrument mocht niets kosten, want geld had men niet. Met enkele eenvoudige dingen stak men toch iets in elkaar, erg muzikaal klonk het ding niet, maar het produceerde toch genoeg geluid om het groepje bedelaars aan te kondigen.

Hoe maakte men zo een ding? Men nam een oude houten klomp, zaagde er vooraan een kwart van de voetzool uit, die aan de onderzijde terug werd vastgemaakt met bijvoorbeeld een stukje leder, schoenzool of dergelijke, zodat dit uitgezaagde stukje voetzool kon open scharnieren en terug op zijn oorspronkelijke plaats kwam te zitten.

Midden de uitgezaagde voetzool bracht men een gaatje in, stak er een touwtje door en legde er enkele stevige knopen in zodat het touwtje er niet kon uitgetrokken worden. Het andere eind van het touwtje bracht men in de klomp naar achter toe, waar men het touwtje in de ene hand hield en in de andere hand de klomp. Door dit touwtje een beetje te lossen valt de uitgezaagde voetzool open, geeft men dan een ruk aan het koordje, dan klap de zool weer dicht, wat een dof klapgeluid teweeg brengt. Om het ding wat schrikwekkender te maken beklede men de klomp met de pels van een gestroopte haas of een pels van een pas geslacht konijn of schapenvacht zodat het op een bijtend beest leek en klaar was Haaske.

Een knappende klomp bekleed met de pels van een haas, allicht ontstond zo ook de naam Haaske Knap. Met een kruiwagen om allerlei levensmiddelen of andere giften in natura te dragen ging men op pad. Vele jaren later was het ook mijn beurt om deze traditie te volgen, als jongeling was het telkens weer uitkijken naar verloren maandag, want dan was het weer zakgeld verdienen, ik liet telkens de gulle geveer zijn centjes in de open bek van haaske steken en wie bang was, had prijs, met een korte ruk aan het koordje liet ik de bek dicht klappen en hapte haaske in de vingers van de bangeriken, geen pijnlijke zaak maar vaak was dit voor de meeste wel even schrikken. Gelukkig voor ons gaf men in onze tijd bijna nog enkel geld en was de kruiwagen al lang overbodig geworden. Toen ik 25 jaar geleden als tiener stopte met het Haaske Knappen was de concurrentie niet al te groot meer en het knapgeluid van Haaske was de volgende jaren nadien in de

---

## Verborgen onder het zand

---

straten nog nauwelijks te horen. Vandaag de dag (in een betere tijd) trachten nog enkelingen deze zeer oude folklore in ere te houden, bij mijn weten zijn er nu nog drie kleine groepjes in onze Antwerpse polderdorpen die op verloren maandag, (dit is de eerst volgende maandag na Driekoningen) door de straten trekken en het Haaske Knaplied ten gehoor brengen.

Hanske knap boven alle stuiverkens  
heb je gene cent of duit om haaskes boardje af te doen  
het is in geen zeven jaar meer af gedaan  
how haas: how haas:  
steek een duitje in de haas  
how haas

Hanske knap boven alle stuiverkes  
om hanske's baardje af te doen  
't is in geen zes, zeuven jaar meer af gedaan  
uiwas, uiwas  
steekt een duitje in den aas

Hans knap, knap, knap  
een duitje of een centje voor Hansjes baardje af te doen.  
ziet eens wat een lang baardje dat hij heeft.  
't Is nog in geen honderd jaar afgedaan.  
How Hans, How Hans.

- **De dijk van de beer**

Berendrecht, 'dijk van de Beer' volgens de volksmond, zou 'dijk van de genaamde Béra' of 'doortocht door het moeras' kunnen betekenen. Anderzijds betekent de uitdrukking drecht of tricht overvaart of veer. Ber, bere of ben betekent dan weer dam, wering of schutting tegen het water.

Het is een oude parochie die reeds bekend was in 1184 en in 1212 als leen van Godfried van Schoten, heer van Breda.

De geschiedenis van Berendrecht zal altijd nauw verbonden blijven met de strijd tegen het water. Jarenlang hebben dijkenbouwers met primitieve middelen gevochten tegen overstromingen en verwoestingen door het water. Toen Berendrecht in 1328 verzwolgen werd door het water, werd de dorpskern verplaatst naar hoger gelegen gronden die door de toenmalige gemeente Zandvliet werden afgestaan. In februari 1953 overstroomde het dorp nogmaals, hopelijk voor de laatste keer.

In de 15de eeuw werd het Monnikenhof gesticht, een voor die tijd prachtig verblijf met hoven en vijvers. Het behoorde toe aan de Abten en Heren van de Sint-Michielsabdij van Antwerpen. Het Monnikenhof was gelegen op de plaats waar zich nu de wijk 'Viswater' bevindt. Deze wijk heeft zijn naam te danken aan die vele vijvers, waar de mensen kwamen vissen.



In het jaar 1819 werd door koning Willem I aan de gemeente het gebruik van een gemeentewapen toegestaan. Het wordt als volgt beschreven: "Zijnde een schild van lazuur beladen met een boom, aan dezelve een schild, goudbeladen met een kruis van lazuur en vastgehouden door twee klimmende beren van goud, alles staande op een terras van goud" ('s Gravenhage, 6 oktober 1819).

In het midden van het Solftplein bevindt zich de Berenpaal. Deze paal werd omstreeks 1820 opgericht onder de regering van Willem I, van wie de gemeente een jaar vroeger haar wapenschild had ontvangen en het inspireerde het gemeentebestuur, om het een gestalte te geven onder de vorm van een origineel monument: een zittende beer boven op een paal en houdende het wapen van Berendrecht tussen zijn poten. Hij werd in 1820 vóór het oude gemeentehuis opgericht. Maar tijdens de Belgische Omwenteling kwamen opstandelingen vanuit Stabroek paal en beer omverwerpen. De paal verdween onder een laag aarde en de beer werd meegenomen naar Stabroek, waar hij in een varkenshok belandde. Omstreeks 1877 kwam de paal weer aan de oppervlakte. In 1953 kwam de Berenpaal na nog verschillende omzwervingen eindelijk op zijn vertrouwde plaats, het Solft.

In 1958 werden Berendrecht, Zandvliet en Lillo bij Antwerpen gevoegd en werd het polderlandschap grotendeels onteigend voor de havenuitbreiding.

Het Solft is een typisch Frankisch driehoekig dorpsplein (een brink), beplant met lindebomen.

De brink is van oorsprong de boeregebruiksruimte waar het vee werd verzameld, om daarmee als kudde naar de gemeenschappelijke weidegronden te gaan. De brink lag dan ook van oorsprong aan de rand van het dorp (vergelijk het Engelse brink = rand). We kennen zowel de gemeenschappelijk gebruikte brinken als de brinken die slechts tot één boerderij behoorden. In de nieuwe tijd nam de bebouwing rond de brink toe, waardoor brinken zich steeds vaker binnen het dorp bevonden. Op veel brinken heeft het gras inmiddels plaats gemaakt voor stenen en doet de brink nu als dorpsplein dienst met vee- en goederenmarkten. Dorpen met een brink worden ook wel brinkdorp genoemd. De functie van plein is echter duidelijk secundair ten opzichte van de vroegere agrarische functie.

In het recente verleden ging men er vanuit dat veel brinken uit de vroege middeleeuwen zouden dateren. Daarom kregen zij ook wel de naam Frankische Driehoek, genoemd naar het volk dat destijds delen van Zuid-Nederland bevolkte. Met name archeologisch onderzoek heeft historisch-geografen echter doen inzien, dat veel van de brinken niet ouder zijn dan de late middeleeuwen of zelfs de nieuwe tijd. In het geval van de Frankische Driehoek is dus duidelijk sprake van historische mythetvorming. In de vroege middeleeuwen lagen de nederzettingen met hun boeregebruiksruimtes immers op een andere locatie in het landschap.

- **Molengeesten**

In Berendrecht stonden er een paar eeuwen geleden 4 molens: de Noordmolengeest, Oostmolengeest, Zuidmolengeest en Westmolengeest. Behalve de Westmolengeest, is geen van deze molens blijven bestaan. De Westmolengeest, beter bekend als de Buitenmolen, bevindt zich aan het einde van de Dorpstraat. Tot in 1947 heeft hij gewerkt, meestal tijdens de daguren, maar ook tijdens de nachtelijke uren, wanneer er veel graan op de molen lag te wachten, na perioden van windstilte. " *Hoe ge 's nachts durft malen* ", zei een bijgelovig vrouwtje, volgens de legende, ooit, " *weet ge dan niet, dat 's nachts de heksen hand in hand rond de molen dansen?* ". Tijdens de tweede wereldoorlog speelde de Buitenmolen een belangrijke rol in de broodvoorziening. De molen is een paar jaar geleden overgenomen en de eigenaar begon met de renovatie. Hij was van plan een winkeltje met zelfgemaakt brood te openen, maar de werken zijn stilgelegd. Niemand weet waarom, maar iedereen hoopt dat de plannen toch nog worden verwezenlijkt.

Bronnen:

<http://nl.wikipedia.org/wiki/Brink>

<http://www.moretus-ekeren.be/leerlingen/html-werk/4lat/22/index.html>

### **Van Marshall tot Meestoof**

- Locatie: Meestoofbrug, Boudewijnsluis
- De uitbreiding van de haven heeft vooral in de vorige eeuw enorme offers gevraagd van de bevolking. In ruil werden veel dokken en sluizen genoemd naar verdwenen polderdorpen of opgespoten gronden. Zo heeft het Deurganckdok zijn naam te danken

aan de Groote Deurganck, een natuurlijke inbraakgeul of zijarm van de Schelde tussen Doel en Liefkenshoek.

De dokken langs het Waaslandkanaal op Linkeroever verwijzen allemaal naar nabijgelegen dorpen of gehuchten: Doel(dok), Verrebroek(dok), Vrasene(dok) en straks misschien het Saeftinghe(dok). Melsele werd bedacht met een brug en Beveren met een tunnel.

Op de rechteroever van de Schelde is de variëteit aan benamingen groter. Het Bonapartedok hebben we letterlijk en figuurlijk te danken aan Napoleon. Het Willemdok is genoemd naar de Nederlandse koning, die ook even onze vorst was. Kattendijkdok en -sluis komt van de Kattendijk die daar ooit lag en deel uitmaakte van de Brialmontvesting.

Marshall(dok) was een Amerikaans generaal en politicus. Hij was de vader van een naoorlogs herstelplan om de Europese economie en infrastructuur op te krikken. Het Antwerpse dok werd gebouwd met geld uit dat befaamde Marshallplan. Nog een grote meneer is Churchill(dok). Winston Churchill was Brits premier tijdens de Tweede Wereldoorlog.

Hoewel havenscheper Delwaide het Deurganckdok heel graag Albert II-dok had laten noemen, moet de huidige vorst nog even op zijn honger blijven. Maar zijn familie laat duidelijke sporen achter in de haven. Boudewijn heeft zijn sluis en Albert I en Leopold

---

## Verborgen onder het zand

---

III hun dok. Maar laten we vooral het Delwaide(dok) niet vergeten. Leo Delwaide senior was havenscheper en heel even (oorlogs)burgemeester van Antwerpen.

Royers(sluis) was ingenieur aan de stad vanaf 1875 en leidde alle openbare werken in de haven en daarbuiten. Een sluis is wel het minste dat je naar zo'n man kunt noemen.

Maar soms was de inspiratie even zoek en dus zijn er ook simpele dingen als kanaaldokken B1, B2 en B3 of havendokken die luisteren naar namen als 2, 4 of 6.

Nee, dan valt er meer eer te halen aan de Meestooftbrug, vlakbij de Boudewijnsluis. Een meestooft is een droogoven waar meekrapwortels gedroogd en gemalen werden. De wortel diende om de kleurstof 'Turks rood' te maken.

### **Dijkagie**

- Locatie: Kauwenstein
- Aldus werd opgemaakt in het octrooi van 13 mei 1650: de dijkgraaf werd gekozen door het polderbestuur dat was samengesteld uit grondbezitters van minstens 30 gemeten. Ze lieten zich hoofdgelanden of grootgelanden noemen. Deze raad van hoofdgelanden vormde de algemene raad en stelde de gezworenen aan. Een van hen werd tot dijkgraaf aangesteld op voorwaarde dat hij in de polder minstens 30 gemeten (1 gemet = 4500 m<sup>2</sup>) land had liggen, waarvan hij zich de eigenaar mocht noemen. Voor de gezworenen was men tevreden met 15 gemeten. Het polderbestuur was destijds eveneens gemachtigd een ordedienst aan te stellen. Deze voerde de uitgesproken vonnissen uit en onderhield de goede orde bij de werkzaamheden. Het polderbestuur bezuiden de Kauwensteinse dijk, met name Oosterweel, Oorderen en Wilmarsdonk, werd gebaseerd op het in 1649 verkregen octrooi, terwijl Lillo, Stabroek, Zandvliet en Berendrecht samen (Lillo cum an-nexis) hun bestuur richtten naar het octrooi van 13 mei 1650 verleend door Philips "bij gratie godts". Hoewel deze bepalingen onderling verschillen vertoonden, streefden zij uiteraard alle twee het belang van polder en wateren na.

Onder het Franse bewind in 1811 kwam een algemeen polderbeleid tot stand. Hierbij werd de macht van deze Hoofdgelanden dusdanig beperkt dat hem nagenoeg slechts een administratieve taak restte. Bij de nieuwe wetgeving in 1959 werd hij nogmaals gekortwiekend en zoals de Antwerpse noorderpolders er momenteel uitzien, is deze functie totaal overbodig geworden...

Terug naar 1650... Eens het octrooi bekomen, konden de gelanden beginnen met de "dijkagie". Dit staat voor het maken, onderhouden of beheren van de dijk. Octrooi zou nu "contract" genoemd worden en behelst de voorwaarden waaraan diende voldaan om de toelating tot het bouwen van een geplande dijk van de hoogste autoriteit te bekomen.

Aan de hand van rekeningen en octrooien kan men zich een beeld vormen hoe de dijkagie werd uitgevoerd.

Het werk werd verdeeld onder verschillende aannemers die elk, bepaald door de dijkgraaf en zijn gezworenen, een aantal roeden dijk moesten afwerken. In het octrooi werden de toegepaste maten en gewichten gespecificeerd. Ook het verloop van het

---

## Verborgen onder het zand

---

bouwen werd nauwkeurig omschreven. De opeenvolgende stappen waren de volgende: men moet beginnen met de achterkade (ook hootkade of verskade genoemd). Voort alle achterkaden wordt gestipuleerd dat ze in kreken, geulen en laagten zwaarder moeten gemaakt worden, volgens gegevens van dijkgraaf en gezworenen. Buiten de kade moet een halve roede berm en binnen de kade 3 voet berm gemaakt worden.

Aan de landzijde van de binnenberm moet een sloot gegraven worden: 3 voet breed en 2 voet diep. De aarde hiervan moet gebruikt worden voor het opwerpen van de kade. Wat nog meer aan aarde zou nodig zijn voor het maken van de achterkade, zal met de zoden gehaald worden aan de buitenzijde, op een minimum afstand van 6 voet van de buitenberm. Vermits er buiten de kade maar een kort “voorland” is, zal men “putten” (grond delven) zonder tot de uiterste grens van de oever te gaan. Op de kade moet goede tarwe of havergluis (stro) gelegd worden: 2 duimen dik en overkramd met goede tarwe of havergluis (2 krammen per roede in de lengte en in de breedte en 3 krammen op de voet van één gluis). Zo door de aannemer meer achterkade wordt uitgemeten dan in zijn aanneming voorzien is (gewoonlijk 20 roeden), moet hij die op eigen kosten verder afmaken. Daartoe is er een kielspit, d.i. een gespitte kiel of wigvormige greppel die de lijn voor elke aanneming aangeeft. Het kielspit ligt aan de binnenkant van de dijksloot. Bij het graven van de dijksloot zal men de grond “uitwaarts” opschieten. De dijk leggen, buiten- en binnen bermen laten en daaruit de voorvers (zie verder) versterken, zal ook gebeuren in die richting en met uitgegraven aarde van de dijksloot. De landmeter zal dit alles “afsteken” (de raeyen of lijnen aangeven).

De sloot die uitwaarts van het kielspit moet gegraven worden, moet de volgende afmetingen hebben: breedte boven 8 voet, diepte 3,5 voet en breedte aan de bodem 3,5 voet. De aarde moet in de dijk gebracht worden als voorversing. Deze sloot moet af zijn tegen de eerste schouwdag (d.i. na 18 werkende dagen).

Binnen de “tee” van de dijk wordt 15 voet berm gelegd en buiten, aan het einde van de tee een berm van 2 roeden. Op elke 10 roeden wordt een “spekdam” (dam die uitgespaard wordt in de put waar men de specie graaft) van 15 voet breedte uitgespaard. Deze spekdammen mogen niet weggenomen worden. Na de voltooiing van de dijk beletten ze dat langs de dijk zijdelings stromen gaan, die de dijk aan zijn teen zouden ondergraven. In grote en “onlosselijke” kreken moet de binnenberm 15 voet breed zijn en de buitenberm 1 roede. Bermen zijn “onberoofde” plaatsen waar geen grond mag uitgegraven worden. De binnenberm dient als wagenweg. De buitenberm is voorland aan de teen van de dijk, om daarop het gewicht van het zeewater en de baren te breken.

Haagkade. Alle 3 of 4 aannemingen (60 of 80 roeden) moet een haagkade gelegd worden. Dit is een kade of dam die een dijkput in 2 stukken deelt, opdat bij doorbraak van de verskade het ondervloeiën van de put tot één gedeelte zou beperkt blijven. Zo wordt de voorversing vergemakkelijkt en beveiligd. Vooraleer aarde in de dijk te storten moeten alle kreken en sloten in binnen- en buitenbermen afgestoken worden en alle “leegten” (lager liggende gedeelten) opgevuld tot 1 voet hoger dan de bermen (voor het “zetten” of vastklinken van de grond)

De voorversing gebeurt met kruiwagens zolang het veld nog geen karrenvrachten kan verdragen. Zij moet af zijn op 24 werkdagen en moet doorgaans 7 tot 8 voet hoog zijn,

---

## Verborgen onder het zand

---

beneden 3 roeden en op de kruin 4 voet. Voor voorvers en dijk dient men de aarde te halen in het eigen bekade werk, beginnende aan de verskade of achtersloten. De diepte van de uitgraving wordt bepaald door dijkgraaf en gezworenen. De aannemers moeten, bij de aansluiting aan de nevenliggende aanneming “in malkanderen verheelen”, d.i. aansluiting in haar geheel, samen afwerken, zodat de ene aanneming één wordt, vastgroeit, met de andere. Dit “verheelen” gaat over een afstand van een halve roede. De aannemers mogen over elkanders dammen, bermen en dijken rijden. Wanneer men de voorvers uitwerkt tot dijk, moet de zoute kant (buitenkant) van de dijk geharnast worden door het storten van goede klei of beste korenaarde, 3 voet dik.

Het bezoden (met graszoden beleggen) aan de buitenkant en op het lijf (de kruin) moet 5 duim dik gebeuren en in verband gesteld worden zonder ‘insporen’ (ingraven). De zoden moeten gehaald worden waar dijkgraaf en gezworenen het aanduiden. Het bezoden mag maar gebeuren als het aardewerk volledig opgeleverd is.

Bron: Natuurpunt Wal, Paul Stassen

### **Plaat van Boomke**

- Locatie: Scheldelaan, ter hoogte van kaai 373 en het Industriedok, Scheldekant
- Schoon schip maken, aftakelen, af- of optuigen. Hoeveel termen uit de zeevaart en de visserij is onze taal niet rijk? Wanneer je je schip optuigt, dan zorgt de bemanning ervoor dat alles aangebracht en gerangschikt wordt wat tot de tuigage van het schip behoort. Het rondhout met staand en lopend touwwerk wordt in orde gebracht; het schip klaargemaakt voor het vertrek, die grote zeilrace!

Zo gaat het ook met zeiljachten, die de rede van Antwerpen willen verlaten. Er wordt letterlijk schoon schip gemaakt, alles wordt opgeruimd voor het vertrek. De schipper kijkt tevreden voor zich uit en zet de zeilen naar de wind. In de kombuis bereidt de scheepskok een stevig maal. In de jaren 1400-1450 verwees dat deel van het schip naar een pot of ton. In het Latijn is een kookpot dan weer een cacabus, een stook- en kookplaats aan boord van het schip. Op kleinere schepen is het dan weer een kachel of fornuis. De kombuisjongen is het hulpje en een kombuispraatje slaat terug op een loos gerucht, een kletspraatje.

Antwerpen is maar wat graag de gaststad voor de Tall Ships Race. Zeilschepen doen dan de stad aan. Ter hoogte van de Plaat Boomke staat menig toeschouwer op de dijk en wacht de vloot met duizend zeilen op.

Meer dan zestig zeilschepen vertrekken dan vanuit een verre haven richting Antwerpen. De stad beleeft opnieuw een gouden week. Eens Plaat Boomke op de Schelde voorbij, ligt de koekenstad vlakbij. Het zeilfeest ligt achter je, vriendschappen werden gesmeed, want op een zeilschip werk je samen of je wil of niet. Bij deze plaat trakteert de kapitein zijn bemanning op een flinke borrel. Het schip werd immers goed opgetuigd, klaar voor het feestelijk bezoek aan de tweede grootste zeehaven van Europa.

De Antwerpse dokter Peeters had een liefde voor het zeilen. Zijn paradepaard was de Antwerp Flyer, het grootste zeilschip van België. Een aluminium romp van 90 voet snijdt sierlijk door de golven. Jongeren jonger dan 25 jaar zetten de zeilen naar de

---

## Verborgen onder het zand

---

wind: pure spierkracht houden de grote kruisfok en het grootzeil met een oppervlak van 332m<sup>2</sup> in bedwang, een fitnesscentrum op het water zonder elektrisch aangedreven winchen!

De gedreven dokter Peeters zette probleemjongeren aan het werk. Deze kinderen maakten inderdaad schoon schip met het verleden en gooiden alles over een andere boeg en werd het schip netjes opgetuigd, dan was de beloning niet ver weg: een zeiltocht stond steevast op het programma.

Na zijn dood zette de advocaat Geert Vandendriessche uit Lint en zijn vrouw dit levenswerk verder. De intenties bleven echter dezelfde: jongeren nieuwe kansen geven door hard samen te werken aan boord van een zeiljacht.

Een van de meest intense vormen van ontspanning is op zee gaan met een zeiljacht. De zee houdt je onmiddellijk in haar greep en het schip zorgt voor de rest ... De Antwerp Flyer is een echt zeilschip. Het beschikt over alle goede eigenschappen van een echt zeilschip. Het vaart scherp aan de wind, het is snel en gedraagt zich zeer zeewaardig, ook in meer ruwe omstandigheden.

Op het gebied van zeilen, keuken, navigatieapparatuur en veiligheidsuitrusting is het schip volledig uitgerust. Zeilen met dit schip is een sportief gebeuren. Alles gebeurt manueel en met mankracht. Geen elektrische knopjes, maar gezonde spierkracht. Jongeren raken zo vertrouwd met de technieken van het zeilen. Eens de zeiltocht voorbij zijn ze niet alleen een boeiende ervaring rijker, maar geven hun leven definitief een andere wending.

Foto's bord "Boomke" van op een zeiljacht genomen.  
Kaart Agentschap Maritieme Toegang (Plaat van Boomke)

### ***In de voetsporen van Pietje de Leugenaar***

- Locatie: Spek en Eieren, Polderdijkweg 8, 2030 Antwerpen
- Café-restaurant Spek en Eieren is gelegen in de haven tussen kraanarmen en stalen torens van raffinaderijen. Het is het enige gebouw dat overbleef in de vroegere Weipolder van Oosterweel. Het café-restaurant werd in 1952 gebouwd, samen met de ESSO raffinaderij, die toen werd opgestart. De oorspronkelijke herbergboerderij met die naam lag zo'n zes meter dieper. Zij werd gesloopt om de uitbreiding van de haven mogelijk te maken. Het echte Spek en Eieren dateerde uit 1657, zoals in een haardbalk staat gegrift.

Alle voorouders van uitbaatster Mariette Driessens, langs moeders kant, (de familie Hendrickx) woonden hier sinds eeuwen. De boerderij "Spek en Eieren" was van heinde en ver gekend zoals de naam het zegt om haar heerlijke pannen met eieren en vet buispek. De boomgaard achter het huis was gelegen waar later het drogdok 5 werd gebouwd. Er was een speeltuin avant la lettre. Vooral tijdens de weekenden kwam veel volk van 't stad naar de Weipolder. De mensen wandelden over de dijk langs de Royerssluis naar de verschillende herbergen, die er toen waren. "Spek en Eieren" lag het verst van het dorp Oosterweel.

### Gaarkeuken

Na de afbraak van de herbergboerderij was er een gaarkeuken nodig in de woestijn van nieuwe bedrijven, raffinaderijen, droogdokken en havenbedrijven. Zo kon het nieuwe Spek en Eieren heropgebouwd worden. Vroeger stond dan ook in grote letters “rust en warmteplaats” op de gevel geschilderd, zoals dat voor een gaarkeuken paste. De dokwerkers konden zich hier komen warmen en hun “schoofzak” opeten. Later werd het meer en meer een gewild café-restaurant waar je nog altijd spek en eieren kon eten.

Tot de sluiting werd de zaak bezocht door zowat iedereen uit de buurt en door passanten: wat minder dokwerkers, maar wel shiftmannen, havenbazen, dokcontroleurs, waterklerken, zeelieden, natiebazen, topmensen van bedrijven en ga zo maar door ...

Het is niet verwonderen dat hier in 1996 de opnamen gebeurden voor de tv-reeks “Terug naar Oosterdonk”. De Weipolder was immers voor de onteigening en de opspuiting het land waar Pietje de leugenaar leefde. Café “Spek en eieren” (in het spel “De lijmstok”) werd gedreven door een type dat goed geleek op de grootmoeder van Mariette Driessens. Ook andere figuren uit het vroegere Oosterweel uit Lillo en Wilmarsdonk, speelden mee.

Bron: Staf De Lie (<http://www.spekeneieren.be>)

### Oosterweel

- Locatie: Kastelweg
- Wie het toponiem van het dorpje Oosterweel wil verklaren, ontdekt in de naam de woorden “struweel, weel of wiel”. Een struweel verwijst naar struikgewas, een ruigte; een wiel of weel is dan weer een kolk, een plas die door een dijkdoorbraak ontstond. Oude benamingen voor het dorpje zijn inderdaad Ousterweel, Austruweel, Osterwele en Otserwele. In 1210 kwam de naam van het dorp het eerst voor. Oosterweel zou een ook belangrijke rol gespeeld hebben in de Tachtigjarige Oorlog, maar het was ook een van de laagst gelegen dorpen van België, de voorraadschuur van Antwerpen. Het kerkje is gewijd aan Sint-Jan de Doper, de patroonheilige van de slaggers.

Daal je nu af tot op de vruchtbare polderbodem, dan ontdek je aan den lijve hoe het havengebied opgehoogd werd en afgeschermd tegen de grillen van de stroom. De rivier bracht ons voorspoed, maar tijdens stormen, braken de dijken door en overstroomde het vruchtbare polderland.

De slag bij Oosterweel (Austruweel) vond plaats op 13 maart 1567 bij het polderdorp Oosterweel, ten noordwesten van Antwerpen, ten westen van het Antwerpse Noordkasteel. Aan de Kastelweg in de diepte ligt de oude kerk van Oosterweel als monument bewaard.

Sommigen zien de Slag bij Oosterweel als het historische begin van de Tachtigjarige Oorlog. Veel oorlogen uit het verleden hebben echter een mooi rond getal als lengte en naam (Honderdjarige Oorlog, Dertigjarige Oorlog), vandaar dat de Slag bij Heiligerlee in 1568 als "officieel" startpunt van de oorlog geldt.

---

## Verborgen onder het zand

---

Philips van Lannoy, heer van Beauvoir, kapitein van de lijfwacht van Margaretha van Parma, versloeg in deze slag een leger van de Geuzen dat onder leiding stond van Jan van Marnix, heer van Toulouse, (1537-1567), de oudere broer van Marnix van St Aldegonde. De Geuzen bleken geen partij voor het getrainde regeringsleger. Jan van Marnix sneuvelde tijdens de slag.

Willem van Oranje, burggraaf van Antwerpen, verbood de calvinisten om vanuit de stad de Geuzen te hulp te komen. Hiervoor worden verschillende motieven aangevoerd: volgens sommigen wou hij hiermee nutteloos bloedvergieten voorkomen; volgens anderen gaf zijn trouw aan de Spaanse koning, die hem Antwerpen had toevertrouwd, bij hem de doorslag.

De gevangen Geuzen werden niet als krijgsgevangenen, maar als rebellen beschouwd. Zij werden daarom gedood. Ze kwamen om op het rad of aan de galg.

Exacte verliezen zijn niet bekend. Twee dagen na de slag bad een katholiek prediker dat 'de geuzen allemaal vernietigd mochten worden, zoals die 7 à 800 die nu te Oosterweel bij Antwerpen waren doodgeslagen of verbrand'.

### **Sint-Jansfeest**

Dit is een feest dat met name in Orthodoxe (Katholieke) landen een zeer oude traditie kent, die teruggaat naar nog veel oudere zonnewendefeesten en rituelen.

In de katholieke traditie wordt op 24 juni de geboortedag van Johannes de Doper herdacht. Ook in oude, heidense culturen werd omstreeks 24 juni een feest gevierd, het midzomerfeest. Dan braken in de natuur alle magische krachten los. In de oude Keltische culturen probeerden de druiden tijdens het zomerzonnewendefeest iets van de wijsheid van de goden in zich op te nemen.

Op talloze plaatsen in Europa worden nu nog op 24 juni Sint-Jansvuren ontstoken. Dit gebruik stamt uit voorchristelijke tijden. Men kende aan het vuur een reinigende werking toe en ook de boze geesten konden erdoor worden verjaagd. Sprong men door de vlammen van het vuur, dan was dat om ongeluk en ziekten te overwinnen. Nog steeds springen de jonge paartjes over het vuur in de hoop daardoor gelouterd te worden en samen een gelukkig leven te kunnen leiden.

Met Sint-Jan was het voor vrouwen mogelijk een vrijer te vinden. In de zeventiende eeuw was het gebruikelijk bloemen aan de huizen te hangen of boven de straat en 's avonds feest te vieren met elkaar. Jongens en meisjes trokken gearmd door het dorp of de buurt.

De Kastelweg verwijst misschien naar een stelling, een kunstmatige heuvel gelegen in een schorregebied, vaak opgeworpen als vluchtheuvel voor schapen. Daarom staat er ook vaak een schaapskooi bovenop. Als er in de stelling een drinkput gegraven is, dan spreekt men van een hollestelling.

De meeste stellingen zijn te vinden in Zeeland, bijvoorbeeld in het Verdrongen Land van Saeftinghe.

Bron: "[http://www.geneawiki.be/index.php/Slag\\_bij\\_Oosterweel](http://www.geneawiki.be/index.php/Slag_bij_Oosterweel)"

### **Noordkasteel**

- Locatie: Noordkasteel Oost 6
- Binnen de Europese Unie zijn de fysieke grenzen als het ware weggefallen. Aan de grenzen tussen de landen van de Europese Unie bestaat er een vrij verkeer van goederen. Dit betekent echter niet dat de douane geen werk meer heeft. Integendeel! Internet maakt mogelijk dat ook gewone burgers overal ter wereld producten kunnen aankopen en het goederenverkeer met landen buiten de Europese Unie wordt nog steeds uitvoerig gecontroleerd.

Smokkelen is niet langer een zaak van eenvoudige grensbewoners, die een centje willen bijverdienen en heeft ook niets meer te maken met romantiek. Smokkel is in handen van keiharde internationale bendes, die voor niets terugdeinzen en daarmee schandalig veel geld verdienen. Zo meldde de krant de Morgen, dat een Wilrijkse familie voor meer dan 351 miljoen Euro aan diamanten smokkelde. Met de aanmaak en verkoop van namaakmedicijnen via internet wordt momenteel tot 6000% winst gemaakt.

### **Van kranenhoofd tot wereldhaven**

- Locatie: Het Steen
- **De oorsprong: rede en vlieten (13<sup>de</sup> eeuw)**

De oorsprong van de Antwerpse havenactiviteiten ligt in de langgerekte holle bocht aan de rechter Scheldeoever en wel aan de verdwenen Aenwerp, later Werf genaamd, een kleine landtong van 0,2 ha, waaraan de stad vermoedelijk haar naam ontleent. Ze lag tussen de Zakstraat en het steen tot ze in 1883 bij de bouw van een 3.532 m lange kaaimuur (1877-1884) werd opgeofferd. Een andere benaming was het "Kranenhoofd". Van ca. 1263 tot 1811 stond daar immers de enige en indrukwekkende trekkraan opgesteld die de stad bezat voor het lossen en laden van schepen, vooral wijnvaten.

In 1200-1250 ontstonden drie primitieve binnenhavens, die eigenlijk niet meer waren dan brede grachten: Koolvliet, St-Jansvliet en St-Pietersvliet. In 1568 was hun aantal verdubbeld, dit na de noordwaartse stadsuitbreiding door de aanleg van de zgn. Nieuwstad in 1543-1545. Ze heetten Brouwersvliet, Torf-, Koren- of Graanvliet en Timmervliet. De zes vlieten, gedempt bij de aanleg van de Scheldemuur, hadden een rechtstreekse en open verbinding met de stroom en waren slechts toegankelijk voor kleine schepen, die er bij eb droog lagen.
- **De Antwerpse Seminitafel**

In 1993 kon Antwerpen zich aandienen als culturele hoofdstad van Europa. Zoals elk jaar kreeg de Scheldestad heel wat buitenlandse toeristen binnen haar muren. "Die wilden niet enkel cultuur, maar ook iets te eten krijgen, liefst een hartige hap. Uiteraard hadden niet alle toeristen belangstelling voor de restaurants ... ook voor taveernes, snackbars, waar iets te eten valt. Vandaar de Antwerpse Seminitafel."

---

## Verborgen onder het zand

---

Het gaat hier om een betaalbare broodmaaltijd, die meteen de aandacht vestigt op de lange en rijke Antwerpse bakkers- en beenhouwerstraditie en op bepaalde streekproducten uit de provincie Antwerpen.

De Antwerpse Seminitafel werd voor de eerste maal samengesteld (en geproefd) in de kelder van het Steen, dus als het ware in de schaduw van het vermaarde Seminibeeldje. Antwerpser kan niet! Dat gebeurde op initiatief van AKSIE (Komitee Semini in Ere) in overleg met de A.S.G.

De basis van die Seminitafel is de hartige Seminikoek, bestrooid met sesamzaad en versierd met een marsepeinen silhouet van Semini of wat er nog van overblijft.

De Seminikoek is bedoeld als geschenk voor de jonge koppels, die de eerste zaterdag van de lente op het stadhuis in de echt worden verbonden. De koek symboliseert de lente, de levensvreugde en de vruchtbaarheid, maar hij wil ook de Antwerpenaars herinneren aan het feit, dat ze al véél langer Kinderen van Semini zijn ... dan Sinjoren.

### Hoe ziet een Antwerpse Seminitafel er uit?

Bol tomatensoep  
één seminikoek belegd met ‘Filet d’Anvers’  
één seminikoek belegd met kleinfruitconfituur  
(als drank wordt een bolleke aanbevolen)  
tot slot een kop koffie met als afzakkertje een ‘koetsierke’

Achter die Antwerpse Seminitafel zitten heel wat Antwerpse tradities, die dan samen met de Seminitafel, aan de toeristenklanten moeten verklaard worden, waardoor de Antwerpse Seminitafel aantrekkelijker wordt ... en leerzaam!

De tomaat mag dan al van oorsprong een exotisch product zijn, het zijn de telers uit de provincie Antwerpen, die er in belangrijke mate hebben toe bijgedragen, om van de tomaat een prestigeproduct te maken, waarvan de kwaliteit internationaal erkend wordt.

De Seminikoeken illustreren de vakbekwaamheid en de creativiteit van de bakkers, die in de loop der eeuwen van Antwerpen een “koekestad” gemaakt hebben. De “Filet d’Anvers” maakt dan weer de roem van de Antwerpse slaggers uit. Die roem zou iets te maken hebben met een oude rooktechniek op basis van hout en kruiden uit de Kempen. De confituur wilde een hulde zijn aan kleinfruitkwekers uit de provincie Antwerpen.

Uiteraard worden de Seminikoeken flink besmeerd met Kempense boter, die vroeger door de boerinnen naar Antwerpen werd gebracht in typische botermanen.

De combinatie van zout en zoet geeft speciale pittigheid aan de Antwerpse Seminitafel. Vandaar dat de aanbevolen drank hierbij een “bolleke” is, het vermaarde bier van de brouwerij De Koninck, de enige nog overgebleven brouwerij op Antwerpse bodem en ook weer met een lange traditie.

Ter afronding nog een kop koffie, waarbij niet alleen hulde wordt gebracht aan de Antwerpse koffiebranders, maar ook herinnerd wordt aan het ondankbare werk van de “koffieraapsters” van vroeger in de Antwerpse haven. Het afzakkertje heet een “koetsierke”. Dat is een heilzaam drankje, een mengeling van Antwerpse jenever en het even Antwerpse “Elixir d’Anvers” en dat Elixir is wijdvermaard. Het is goed voor mens en ... dier. Koetsierspaarden en natiepaarden met kolieken werden er mee genezen. Zelfs de olifanten van de Zoo mochten ervan drinken als er iets aan hun darmen haperde ... zo wordt althans verteld.

En voor wat de Seminikoeken betreft ... ze zijn niet alleen hartig en lekker, maar voedzaam ook. De Antwerpse Seminitafel is meer dan een “tussendoortje”.

(jl)

Bron: Mededelingsblad en Verzamelde Opstellen, driemaandelijks tijdschrift van de Academie voor de Streekgebonden Gastronomie, 11<sup>de</sup> jaargang nr 1, maart 1993, blz. 70 en 71

### **Van blauwsuikerpapier en vlieten**

- Locatie: Brouwersvliet
- Wat heeft Hamburg met Antwerpen te maken? In 2007 werden er ruim 140 miljoen ton goederen geladen en gelost. 97% van het stukgoed wordt gecontaineriseerd vervoerd. De haven heeft een totale oppervlakte van ruim 7.000 ha. De stad kijkt van noord naar zuid naar haar haven, die tussen de Norderelbe en de Süderelbe uitgestrekt ligt. De stadsarchitectuur wordt bewust laag gehouden, geen imposante sky scrapers. Typische havenkwartieren laten je zwerven door de stad. Aan de Landungsbrücken voel je de haven in volle bedrijvigheid. Oude scheepstypen nodigen je uit. De vlieten zijn nooit ver weg.

De St.Pauli Landungsbrücken zijn voor Hamburg de poort op de wereld, een magneet voor toeristen. Heel wat gebouwen worden beschermd en het deel van de stad is een verkeersknooppunt voor het openbaar vervoer. Recht tegenover de aanlegsteigers zie je de droogdokken van Blohm & Voss. Overal worden tickets verkocht voor havenrondvaarten. De drijvende pontons worden door 10 brugconstructies met het vasteland verbonden. De stad leeft duidelijk naar de haven toe. Winkeltjes, cafés, terrasjes nodigen de bezoeker uit. De oude tunnel onder de Elbe met zijn autoliften charmeren de bezoeker. Je rijdt naar de tunnelkoker, wordt in een lift neergelaten, daalt af tot op de bodem en rijdt dan rustig, zonder old timer naar de andere oever.

In 1907 werden de drijvende pontons gebouwd. De getijdenwerking vanuit de Noordzee voel je zeer sterk: het verschil tussen hoog en laag water loopt er op tot 3,50 meter. Via deze drijvende pontons voel je het verschil nauwelijks.

Ook deze haven was een toevluchtsoord om naar het beloofde land te vertrekken. Tijdens de Tweede Wereldoorlog zochten ruim 900 Joden een veilig onderkomen aan boord van de MS Saint Louis, die naar de Verenigde Staten, Canada of Cuba zou vertrekken. Het lot besliste er anders over. Zij werden niet aanvaard en kregen geen

---

## Verborgen onder het zand

---

toelating om van boord te gaan. Onverrichter zake moesten ze terugkeren en de meesten vielen in de handen van de Nazi's.

De Pegel-Turm (peiltoren) toont ons niet alleen het uur, maar ook de waterstanden en het getijdenverschil op de rivier. Hamburg beschikt over een eigen scheepsstation. De treinpassagiers worden als het ware tot aan boord gebracht. Oude schepen liggen aangemeerd aan de rede.

Hamburg, het Venetië van het noorden, heeft heel wat met Antwerpen te maken.

Onze oude "Speicherstadt" ligt er nog, maar staat niet meer met haar voeten in het water. De stapelhuizen werden omgebouwd tot riante lofts of stijlvolle kantoren van goederenbehandelaars, veembedrijven, onze naties.

De Speicherstadt is een complex van havenpakhuisen in rode baksteen, die voor een deel nog steeds als zodanig in gebruik zijn. De pakhuisen staan grotendeels in het water en er liggen bulkgoederen als koffie, thee, cacao, kruiden, specerijen en tabak opgeslagen, maar het is ook de grootste opslagplaats van Oosterse tapijten ter wereld (geschatte waarde 1,6 miljard euro!).

Het is een zeer sfeervolle wijk, met attracties.

Een peiltoren hebben we niet, maar pagaddertorens des te meer. Deze uitkijktorens vind je nog her en der in de oude stad. Je kent het woord pagadder wel, het is een kleine deugniet, een ventje, maar volgens Wikipedia is de naam "pagadder" afgeleid van het Spaanse woord "pagadores". Zij betaalden de soldij aan de Spanjaarden die in Antwerpen gelegerd waren en die te klein van stuk waren om deel te nemen aan de gevechten.

Leef je in de Lage Landen in een havenstad, dan bouw je uitkijktorens. Zo kon je de schepen zien aankomen. Dagen van tevoren stond je op uitkijk en zocht naar de vertrouwde vlag van je schip, dat ons vooral specerijen zou aanleveren. De traptorentjes stonden los van de woning en waren een echt statussymbool.

Onze Reeperbaan is weliswaar bescheiden, maar ligt niet zo ver van het Eilandje: het Schipperskwartier: een verleidelijk stukje Antwerpen. De stad investeert volop om de wijk terug aantrekkelijk te maken als woon-, werk- en investeringsgebied.

Tot voor enkele jaren was het Schipperskwartier voor de meeste mensen nog synoniem voor prostitutie en criminaliteit. Met een grondige aanpak en gericht beleid heeft de stad de koerswijziging voor deze wijk echter duidelijk in gang kunnen zetten. Malafide handel werd verdreven en raamprostitutie aan strikte voorwaarden onderworpen.

Strategische investeringen waren op korte termijn noodzakelijk om de weg voor de georganiseerde misdaad af te sluiten en een nieuwe dynamiek in de buurt op gang te brengen.

In 2002 werd een toekomstvisie opgesteld. Het is een waaier van projecten van sociale, economische en ruimtelijke aard en heel divers: leuke evenementen, stedelijke dienstverlening, heraanleg van straten en pleinen, grote nieuwbouwprojecten.

Kortom: de stad voert, in samenwerking met publieke en private partners, een doorgedreven geïntegreerd gebiedsgericht beleid. Ondertussen zijn ook de eerste resultaten op het vlak van stadsontwikkeling duidelijk aanwezig. Vandaag komt de kleurrijke volkswijk dan ook meer en meer naar voor als een interessant stukje stad en een aangenaam woon- en werkgebied.

Onze Speicherstadt is weliswaar dichtgegooid, de gebouwen staan niet meer met hun fundamenteën in het water. In zijn boek “van ’t schijn tot ’t scheld’ legt Wilfried Patroons een mooie link naar de Nieuwstad van Gilbert Van Schoonbeke, stadsontwikkelaar en speculant uit de 16<sup>de</sup> eeuw. De Antwerpenaar kent de man alleen maar van het plein en de straat genoemd naar zijn naam, maar bitter weinig mensen weten dat deze metropool gedurende ruim 400 jaar met drinkbaar water bevoorrad werd vanuit het Schijn. Vanuit Wommelgem werd een kanaal gegraven, om Antwerpen met Herentals te verbinden. Ter hoogte van de Brouwersvliet werd drinkbaar water naar het Waterhuis, het Brouwershuis gebracht, daar werd het opgeslagen in een kelder. Paarden gekoppeld aan een rosmolen haalden het water uit de stenen kuipen en hevelde het over in loden buizen. De zestien brouwers in de vliet voeren er wel bij. In het Rivierenhof zien we nu nog een overblijfsel van deze levensader van Antwerpen.

In 1931 werd de Brouwersvliet als één van de laatste vlieten gedempt voor de geplande Waaslandtunnel. De inplanting van de vlieten in Antwerpen gebeurde haaks op de stroom. Koggen moesten dikwijls weken voor anker blijven liggen, om dan een vliet binnen te varen. Dit waren stevige, enkel getuigde vrachtschepen, die door de Hanze gebruikt werden. Hamburg en Antwerpen zijn Hanzesteden. Tijdens de middeleeuwen was er een machtig samenwerkingsverband van handelaren en steden. Hanze of hanza komt uit het Oudhoogduits en betekent 'groep', 'schare' of 'gevolg'. Door samenwerking probeerden ze hun handel te beschermen en uit te breiden. Vanaf de twaalfde eeuw ontstonden rond de Noord- en Oostzee samenwerkingsverbanden van Duitse kooplieden, analoog aan het systeem van de Italiaanse handelsnederzettingen, maar veel bescheidener van omvang. Het Zweedse eiland Gotland was aanvankelijk het centrum waar handel met lokale handelaren werd gedreven door kooplieden uit Denemarken, Lübeck en later Westfalen. Van Gotland uit werd ook handel gedreven met Engeland, Vlaanderen en Novgorod, dat al in 1190 een Duitse vestiging had.

Ter bescherming werden er aanvankelijk kleine en later steeds grotere samenwerkingsverbanden gevormd, waarvan sommige gilde werden genoemd en andere Hanze, zoals de Vlaamse Hanze van Londen en de Hanze der XVII steden voor de handel op de jaarmarkten van de Champagne. De Duitse Hanze is echter veruit de belangrijkste en bekendste en wordt vaak kortweg de Hanze genoemd. Deze vormde zich om van koopliedenassociatie tot stedenverbond en bestond op het hoogtepunt uit een kleine 200 steden, van Londen tot Novgorod.

Bronnen:

<http://nl.wikipedia.org/wiki/Hanze>

PATROONS, Wilfried, *van 't schijn tot 't scheld, de geschiedenis van de Herentalse vaart,; De vergeten en verdwenen levensader van Antwerpen gedurende 400 jaar, KIK/RPA Brussel, 2009*

### **Antwerp Seafarers' Centre**

- Locatie: Italiëlei 72 B-2000 Antwerpen  
Tel: 03/2333475 Fax: 03/2322910  
E-mail: [asc.antwerp@skynet.be](mailto:asc.antwerp@skynet.be)
- Een korte voorstelling van het Antwerp Seafarers' Centre  
Antwerpen is een havenstad: in 2007 de zesde grootste haven ter wereld. Het havengebied langs de rechteroever van de Schelde bedraagt 7.657 ha. Het heeft zo'n 150 km kaaimuur, 300 km rijweg en 1000 km spoorweg. Op linkeroever strekt zich een totaal nieuw gebied uit met een oppervlakte van 6.398 ha. Jaarlijks komen er ongeveer 16.000 schepen binnen, wat tot voor kort nog een 300.000 zeelieden betekende. In 2008 werden meer dan 189 miljoen ton goederen verhandeld. Er werken zo'n 60.000 mensen in de verschillende havenbedrijven. Havens zijn altijd belangrijke ontmoetingsplaatsen geweest en zijn het nog steeds. Daarom het belang van zeemanshuizen.

Het zijn huizen waar de zeelieden voor vele zaken terecht kunnen, waar ze min of meer een 'thuis' vinden, ver van hun eigen huis. In Antwerpen kunnen we twee soorten zeemanshuizen onderscheiden: de nationale en de internationale. De nationale zeemanshuizen bekommeren zich voornamelijk om de zeelieden van de eigen nationaliteit. Het zijn die van de Scandinavische kerken: de Zweedse, de Finse, de Noorse en de Deense. Daarnaast zijn er de internationale zeemanshuizen, waaronder het Internationale Zeemanshuis op de Falconrui, beheerd door de stad Antwerpen, dat voornamelijk dienst doet als logement. Het tweede internationale zeemanshuis is het Antwerp Seafarers' Centre (ASC) op de Italiëlei, vroeger beter bekend onder de naam Stella Maris, beheerd door het Apostolaat der Zee. Vandaag zijn hier ondergebracht: Apostolatus Maris (Rooms-Katholiek), Deutsche Seemannsmission (Lutheraans), Mission to Seafarers (Anglicaans), en British & International Sailors' Society (Presbyteriaans) in samenwerking met de Verenigde Protestantse Kerk in België. Het zijn zeemansmissies van vier verschillende christelijke strekkingen en drie verschillende talen, die besloten hebben samen te werken in hun zending voor de zeelieden. Het oecumenisch karakter werd gekozen om aan te tonen dat taal, ras noch godsdienst een rol spelen bij het benaderen van zeelieden. Als mens moeten wij belangstelling hebben voor iedereen die de haven aandoet. Tevens is het evangelischer om als één kerk naar de niet-christenen te stappen dan vanuit vier verschillende christelijke strekkingen.

Er bestaat ook een 'thuis' voor de binnenvaart, voor de bemanningen van de binnenschepen, die op de kanalen en de binnenwateren varen in binnen- en buitenland. Die schippersfamilies hebben hier in Antwerpen hun thuis op het Kerkschip, aan het Kanaaldok B1 Kaai 526, met kapel, café en vergaderzaal. Er is ook nog een centrum 'Mira Bari' in de haven aan het Churchilldok, maar dit gebouw straalt nog het karakter

---

## Verborgen onder het zand

---

uit van vroeger, maar werd volledig ingericht als ontmoetingsruimte voor de klanten van de grootste mouterij van Europa: Boortmalt.

Het Antwerp seafarers' centre is:  
een ontmoetingsplaats voor alle zeelieden zonder onderscheid van ras, taal, nationaliteit of godsdienst.

Een centrum voor pastorale en godsdienstige activiteiten. Zo is er de kapel voor alle vieringen: huwelijken, begrafenissen en zondagsdiensten. Vieringen gebeuren in de kapel meestal op zondagmorgen. Maar op aanvraag kan dit evengoed aan boord gebeuren, op gelijk welk moment. Zo is er ook het scheepsbezoek. Dagelijks gaan de havenaalmoezeniers op bezoek bij de zeelieden aan boord van hun schip. Dit vooral om te laten zien dat wij er zijn voor hen en dat wij om hen bekommerd zijn. Pasen en Kerstmis, de hoogtepunten van het liturgisch jaar, krijgen bijzondere aandacht en zorg. Het zijn meestal onvergetelijke avonden waar de missies een gezamenlijke viering organiseren in aanwezigheid van zeelieden over de hele wereld.

Een centrum van sociale dienstbaarheid. Er worden heel wat inspanningen gedaan op dit vlak zoals: ziekenbezoek. We hebben een team van enkele vaste medewerk(st)ers, die wekelijks de hospitalen van Antwerpen en omgeving bezoeken om te kijken of er zeelieden zijn die onze hulp nodig hebben. Soms is het een gewoon een bezoekje. Meestal worden boeken of tijdschriften in alle mogelijke talen meegebracht. Met de Kerst- en Paasdagen worden de zieken speciaal bedacht met bloemen en geschenken.

In ons Centrum is de Speciale Openbare Bibliotheek voor Varenden (SOBV) gevestigd. Ze werd volledig vernieuwd en aangepast in 1994. Er is een speciale dienst voor de koopvaardij: de wisselboekerij. Aan boord worden er kisten met boeken omgeruild iedere keer dat het schip in de haven van Antwerpen komt. Als openbare bibliotheek is de SOBV ook toegankelijk voor het gewone publiek. Er is ook een ruime videotheek voorzien.

Op de Oosterweelsesteenweg hebben we van de stad Antwerpen een sportveld in concessie. De Antwerpse haven staat reeds enkele jaren aan de top van alle wereldhavens wat het aantal gespeelde voetbalwedstrijden tussen zeelieden betreft. Meestal op zondagnamiddag spelen de ploegen van verschillende schepen tegen elkaar. Niet enkel het sportveld, maar ook alle materiaal (kleding, ballen, scheidsrechter, douches, ...) staan gratis ter beschikking. Jaarlijks zijn er ook enkele toernooien die in samenwerking met het Internationale Zeemanshuis en de Scandinavische zeemanskerken worden georganiseerd.

Er is een speciaal ingerichte televisiezaal. Vermits de meeste winkels en postloketten 's avonds gesloten zijn, openen wij een kleine winkel om de zeelieden de gelegenheid te geven postzegels, briefpapier en kaartjes te kopen. Ook toiletbenodigdheden, souvenirs en dergelijke kunnen ze er vinden. De in het Centrum aanwezige telefoons zijn een ideale manier voor zeelieden om hun familie te contacteren.

In de gebouwen van het Antwerp Seafarers' Centre zijn ook gehuisvest: het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege, de Verbroedering van de zeelieden die tijdens de oorlog hebben gevaren, Aphrodite (de vereniging van de vrouwen van de zeelieden).

---

## Verborgen onder het zand

---

Verskillende lokalen en zalen staan ter beschikking voor vergaderingen en culturele activiteiten.

Als havens belangrijke ontmoetingsplaatsen zijn voor de maatschappij, dan geldt dit ook voor de Kerk. Waar er mensen zijn, daar kan Kerk groeien of ontstaan. Doorheen de geschiedenis zijn de havens altijd plaatsen geweest, waar stromingen in de maatschappij als eerste konden worden opgemerkt.

De wereld van de zeelieden wordt vandaag gekenmerkt door de volgende eigenschappen: mobiliteit: zeelieden komen en gaan en vandaag vlugger dan ooit; een pluralistische samenleving: op schepen ontmoet je meer en meer bemanningen die samengesteld zijn uit mensen van verschillende talen, godsdiensten en nationaliteiten. Zij moeten met mekaar samen zien te werken. De wereld aan de wal moet dit nog leren.

Het grote teken van de Kerk, haar symbool is de kwaliteit van de relaties. 'Zie hoe zij elkaar liefhebben' zeiden de heidenen in het begin van het christendom. 'Hieraan zullen allen weten, dat gij discipelen van Mij zijt', zegt Jezus zelf, 'indien gij liefde hebt onder elkander.' In ons contact met zeelieden willen wij vooral trachten een teken te zijn van deze liefde door gastvrijheid en menselijk contact, door de waardering van de zeelieden zoals zij zijn, onafhankelijk van cultuur, ras of taal. De gastvrijheid is van groot belang. Een Indisch zeeman schreef in ons gastenboek: 'Het is een mooie dag voor mij om de grote familie weer te ontmoeten en ik kom terug.' En die groep zeelieden van Myanmar, Singapore en Maleisië: 'Het eerste waar wij naar uitkijken als wij in een haven aankomen is: 'Waar is het zeemanshuis?', want we weten dat wij daar altijd welkom zijn.'

De gastvrijheid die wij kunnen aanbieden, is gebaseerd op het werk van vele mensen, die zich vrijwillig inzetten bij het ziekenbezoek, het openhouden van de shop, het meehelpen in de organisatie van de sportwedstrijden, het scheepsbezoek, de administratie, ... Zo wil het Antwerp Seafarers' Centre een dienst zijn aan de haven van Antwerpen en aan allen die er komen.

Marc Schippers, Havenpastor

### **Top Hat, de Amerikaanse tentenstad 1945-1946**

- Locatie: Sint-Annabos
- Sinds het einde van wereldoorlog II is de naam Top Hat een begrip op Linkeroever. Een stukje geschiedenis...

In mei 1945, na de overgave van Duitsland, besloten de Amerikaanse militaire autoriteiten op verschillende plaatsen 'Staging Area' of 'Wachtkampen' op te richten met het oog op repatriëring van hun soldaten naar de USA. Het kon weken duren vooraleer een schip hen naar huis bracht. In België werd dit kamp ingeplant niet ver van de haven van Antwerpen Linkeroever. Het kamp was gelegen nabij de Waaslandtunnel, rechts van de expresweg Antwerpen-Zelzate, richting Zwijndrecht, daar waar nu de sportvelden en het Sint-Annabos gelegen zijn.

## Verborgen onder het zand

---



De officiële naam van dit kamp is ' Headquarters, United States Staging Area, Antwerp, Belgium, APO 562', maar de soldaten doopten hun tijdelijke verblijf ' Tophat'. De naam Tophat zou komen van een in onbruik geraakte oorlogscade. Andere bronnen vermelden dat het kamp werd genoemd naar de Belgische sigaret Tophat. De Amerikanen benoemden hun kampen tussen Le Havre and Rouen naar sigarettenmerken, de zogenaamde 'Cigarette Camps', o.a. Lucky Strike, Pall Mall, Chesterfield ,...

(Bron: the U. S. Army Military History Institute Reference Branch-1984).

Op 1 juni 1945 kwamen vanuit Duitsland Amerikaanse eenheden naar Antwerpen. Vooreerst werden 7200 landmijnen opgeruimd, die er op de lage gronden door de Duitsers werden gelegd. Na het beëindigen van deze taak (uitgevoerd door Duitse krijgsgevangenen) werd de eenheid vervangen en kregen de nieuwe manschappen de opdracht banen en toegangswegen te trekken, naar de plannen getekend door de '358th Gen. 1 Service Regt'. De verdere afwerking van dit reusachtig kamp werd uitgevoerd door een nieuwe eenheid. Deze voorzag het kamp uiteindelijk van 2500 tenten, 500 gebouwen, cinema's (Paramount, Astor Theatre, Empire Theatre), Radio City Music Hall, twee openluchttheaters met resp. 7500 en 1000 plaatsen, een roomijsfabriekje, bakkerij, bibliotheek, drie kapsalons, strijkzaal, wasserij, schoenpoetshal en Rode Kruis.

De Amerikaanse soldaten worden als gasten ontvangen. Het Antwerps burgerpersoneel, dat volgens Amerikaanse bronnen uitstekend Engels sprak, zal niets aan het toeval overlaten om de GI's het naar de zin te maken.



## Verborgen onder het zand

---

De luxe in het kamp is ongekend na de ontberingen die de soldaten achter de rug hebben. Voor het wassen van de kleren en het poetsen van de schoenen worden krijgsgevangenen ingezet.

Het populairst bij de soldaten zijn uiteraard de bioscoop en de bar. De populaire en soms zelfs actuele films worden gedraaid in de cinema's, waar iedere avond lange rijen soldaten een plekje proberen te bemachtigen. In het café wordt vooral veel bier getapt. Per dag wordt gemiddeld 3.000 liter koffie geschonken en enkele duizenden donuts verkocht.

De '85 Quartermaster Group' moest het kamp voorzien van voedsel, (iedere dag 34 ton) en kledingstukken. In het midden van het kamp was een kapel gebouwd voor drie godsdiensten: katholieke, protestantse, Joodse.

Het kamp was verdeeld in zesentwintig blokken. De tentenstad heeft een totale lengte van twee kilometer en is op sommige plaatsen een kilometer breed. Er was plaats voor ongeveer 16.500 man, het bestendige personeel en zowat 2.500 Duitse krijgsgevangenen. Het kamp was in dienst sinds 1 juli 1945 en sloot officieel zijn activiteiten op 2 april 1946 wanneer de laatste soldaat met de 'Vassar Victory' inscheepte.

Van juli 1945 tot maart 1946 verzekerden 371 'Liberty Ships' en 91 'Victory Ships' de repatriëring naar de USA van 253.151 onderofficieren en soldaten en 18.634 officieren. Het was mei 1946 wanneer de opruiming en liquidatie van alle infrastructuur volledig was voltooid.



In het Sint-Annabos zijn hier en daar nog overblijfsels te vinden van het kamp. De rechte lanen in het bos verwijzen nog naar de kruisingen van de blokken.

Er werd ook een eigen tijdschriftje uitgegeven: 'The Tophat Tales' met mededelingen over het Tophat leven. Verscheidene Vlamingen werkten eraan mee o.a. Maria Seyssens, Georgette Rooman, Ellisa Balliau. Fotografen: Guy Michiels en Fernand Verjauw.

Tot op heden is er nergens een exemplaar van dit tijdschrift terug te vinden: noch in de Belgische noch in de Amerikaanse archieven.

Bronnen: Hoe een stukje Borgerweert wandelbos werd – J. Moens. 1983

Foto's: <http://www.skylighters.org/special/cigcamps/camptophat.html>

Rc  
rclo@skynet.be

### ***De papiermolen van linkeroever.***

#### **Een hommage aan Henry L.V. De Grootte**

- Locatie: Sint-Annastrand of Ankerrui
- Een kwart eeuw geleden overleed te Tremelo op 23 januari 1986 Henry L.V. De Grootte, 86 jaar oud.

Geboren te Antwerpen in 1900 studeerde hij aan de Handelshogeschool van de Schildersstraat wat hem tot het beroep van boekhouder bracht. Hij ontpopte zich tot een bibliofiel met bijzondere belangstelling voor cijferboeken, oude boekhoudkundige traktaten en hun auteurs, oude handleidingen over maten en gewichten, muntevaluatieboekjes zoals er in het stadarchief in de privilegekamer heel wat voorhanden zijn.

Hij was ook een trouwe bezoeker van de leeszaal van de stadsbibliotheek en van het Plantijnse huis en publiceerde ook in De gulden Passer. Aanvankelijk ging zijn belangstelling uit naar de achttiende eeuw met als resultaat een gedegen biografie van Cornelius-Martinus Spanoghe 1758-1829, een te Doel geboren drukker, dichter Doelse Zwaan en politiek auteur.

De Grootte was vermoedelijk na de oorlog, bij de nieuwe start lid geworden van het Genootschap. Op 7 februari 1951 kwam hij aan het woord met een lezing over Het onderwijs en de geestelijke stromingen te Antwerpen in de XVIIIde eeuw wat heeft geleid naar zijn bijdrage over dit onderwerp in ons eeuwboek van 1952. Een tweede lezing op 5 september 1951 handelde over Vrijmetselarij in Brabant in de XVIIIde eeuw.

Op 7 december 1955 sprak hij over Antwerpse Bethunisten. Ook toonde hij veel belangstelling voor de boekdrukkunst met bijdragen in ons eeuwboek betreffende de 19de eeuw De Antwerpsche boekdrukkunst van 1794 tot 1830, verschenen in 1964.

Van bijzonder belang is ook zijn prosopografie (schildering van personen in een bepaalde historische periode) van Antwerpse drukkers van de achttiende eeuw.

Het is vooral zijn werk over Antwerpse boekhoudkundigen en hun werk in de zestiende eeuw dat grote waarde heeft. Met groot gezag heeft hij dit braakliggend terrein bewerkt. Het resultaat waren diverse artikels in Scientiarum Historia en het Nationaal Biografisch Woordenboek. In 1971 verscheen in de Gulden Passer zijn De zestiende-eeuwse Nederlandse drukken over boekhouden en handelsrekenen hoofdzakelijk in betrekking met Antwerpen.

Een ander onderwerp betrof de Antwerpse schoolmeesters van de zestiende eeuw (onder meer de veelzijdige Michiel Coignet), wat natuurlijk aansloot bij het onderricht

## Verborgen onder het zand

---

van de boekhouding. Het resultaat was zijn gedetailleerde prosopografische studie over de Antwerpse schoolmeesters van de zestiende eeuw.

Ook de zeeverzekering droeg zijn aandacht weg en resulteerde in een mooi boek De zeeassurantie te Antwerpen en te Brugge in de zestiende eeuw uitgegeven door de Marine Academie.

De redactie van de Maritieme geschiedenis der Nederlanden vroeg hem voor het hoofdstuk Zeeverzekering, opdracht die hij met de gekende acribie heeft verricht.

Ook heeft De Groote onderzoek verricht naar Antwerpse volksdichters en dito zangers uit de negentiende eeuw met neerslag in Vlaamse Stam.

Zijn uitvoerige nagelaten documentatie berust in het Felixarchief, fonds Nota's van historici. In 1983 vertelde mijnheer De Groote mij, hij was dan al 83, dat hij documenten had verzameld over een papiermolen in Zwijndrecht. Ik had daar ook notities over en enige tijd later stelde hij mij voor zijn optekeningen te gebruiken voor een publicatie. Na zo vele jaren wens ik er op een eerbare wijze gebruik van te maken mits eerbiediging van het auteurschap van De Groote.

Ik geef u lezing van de tekst zoals die door De Groote is opgesteld. Vooraf deze toevoeging over de familie Begoden die ik vond bij ons medelid, mijn vriend en studiegenoot Fons Thijs in Vlaamse Stam onder de titel Nijverheids- en familiegeschiedenis. Het vijfde deeltje ging over De Antwerpse verversfamilie Begoden. In: Vlaamse Stam, jg 1968, pp. 291-301, 357-365.

De eerste Begoden te Antwerpen aangetroffen was inderdaad een verver met name Philips en al in 1584 gevestigd in 't Leeuweken aan de Oudeleeuwenrui. De familie Begoden bleef in Antwerpen gevestigd en was bedrijvig in de zijdeververij.

Jacobus-Albertus Begoden kocht in 1739 kort voor zijn huwelijk met Anna Lucia Trachez aan de Ankerrui, een ververij en brouwerij, en liet die ombouwen tot één grote ververij. Ondanks het monopolie in 1753 aan de katoendrukkerij Van Beerenbroeck & Co te Dambrugge verleend begon hij circa 1760 ook met bedrukken van textiel. Dit liet Van Beerenbroeck niet gebeuren met als gevolg een proces tot voor de Raad van Brabant. Begoden koos eieren voor zijn geld en schakelde van textieldrukkerij over op de fabricatie van meubelpapier. Tot in de negentiende eeuw bleef de familie bedrijvig te Antwerpen in de zijdeweverij. Tot zo ver Thijs. Wat de papiermolen betreft is er een afbeelding in de Verzameling kaarten en plans van het ARA van het jaar 1807. En nu De Groote aan het woord.

De papierfabriek Begoden te Zwijndrecht.

Jacques-Albert Begoden en echtgenote Anna Lucia Trachez kochten op 7 augustus 1770 van Michiel Dullaert en Petrus Franciscus Vereecken een erf te Zwijndrecht tegen de Schelde, in St. Quintenschor, dus gelegen buiten de Scheldedijk, nu ter hoogte van Sint-Annastrand. Door het opspuiten van de Borgerweertpolder eind negentiende eeuw is er van het oorspronkelijke landschap niets overgebleven.

Voor hij tot die aankoop overging had Jacques Begoden de regering van de Oostenrijkse Nederlanden te Brussel om octrooi verzocht voor het oprichten van een

## Verborgen onder het zand

---

fabriek van beschilderd papier dat hem bij decreet van landvoogd Karel van Lorreinen in 1767 was verleend en een tot het oprichten van een papiermolen dat de Geheime Raad hem op 22 juli 1769 toestond. Op de aangekochte grond bouwde hij een stenen windmolen tot vervaardiging van papier. Hij schafte zich een « boot ofte chaloupe » aan voor af- en aanvoer van uit Antwerpen van en naar de gezegde molen.

Jacques Albert Begoden was in 1760 aanvaard in de St.-Lucasgilde als « meester constdrucker in stoffen, cattoen, lynwaet en andere specien ». Hij kocht in 1764 de brouwerij « de Halfmane », gelegen aan de Ankerrui waar hij zijn fabriek van meubelpapier oprichtte. Het echtpaar Begoden verkocht in 1773 fabriek en papiermolen aan zijn oudste zoon Albertus Jacobus Josephus Emanuel, Die zoon heeft geen goede zaken gedaan. Catharina Maria Moretus, geestelijke bejaarde dochter van de beroemde familie, had hem een rente toegestaan op voormelde eigendommen van 14.000 gulden wisselgeld en bij vonnis werd bevestigd dat jonker Joannes Egidius Peeters, heer van Aartselaar, Kleidaal enz. van hen 12.000 gl. wg. te vorderen had. Om uit zijn onhoudbare toestand te geraken trof hij met zijn schuldeisers een overeenkomst. Voornoemde juffrouw Catharina Maria Moretus en haar zuster Maria Theresia Mechtildis Moretus, ook geestelijke bejaarde dochter, voornoemde jonker Peeters, heer van Aartselaar, Ambrosius Judocus Veydt en cie en Norbertus Mettepenningen verklaarden een vennootschap op te richten die de fabricage van blauwsuikerpapier, meubelpapier en ander papier zou voortzetten. Aan deze vennootschap verkocht A.J. Begoden de gehele inrichting, molen en fabriek.

De vennootschap werd opgericht voor een duur van 24 jaren aanvang nemend op 10 juli 1779 en eindigend op 10 juli 1808.

Zoals aangeduid in de akte fabriceerde men aan de Ankerrui blauwsuikerpapier-, meubelpapier en andere papieren en karton. Blauwsuikerpapier diende om de suikerbroden in te wikkelen.

Na de inval van de Fransen was de fabriek niet meer in werking. In de telling van het jaar IV (1796) staat het eigendom aan de Ankerrui (Aardendijk) bekend als eigendom van « la compagnie de Norbert Mettepenningen étant une compagnie de papier de sucre (sic) . omstreeks 1800 woonde er Albertus Jacobus Begoden met zijn gezin. Hij was « ci-devant fabrikant de papier ».

De laatste vermelding over de fabriek van de Ankerrui verschaft ons het « Almanach du Département des Deux-Nèthes » van 1807, opgesteld door Louis Antoine Charles Le Poittevin de la Croix die het heeft over een papiermolen. Vandaag, zegt hij, is er in het departement der Twee Neten geen enkele papiermolen meer, men heeft verscheidene pogingen aangewend om er een op te richten, maar tevergeefs. Aan de overzijde van de Schelde, nabij het Vlaams Hoofd, bemerkt men nog een molen die daartoe diende, en aan de Ankerrui Sectie 2 n° 79 is er nog een huis waar een papierfabriek gevestigd was; de uitrusting bestaat nog grotendeels. Tot zover Le Poittevin.

Om het met een beroemde kok te zeggen: wat hebben we vandaag geleerd?  
Er was vóór de Franse tijd een papiermolen op linkeroever.  
Er was een fabriek aan de Ankerrui.

De verbinding gebeurde met een sloep over de Schelde en via Brouwersvliet, Oudeleeuwenrui naar de Ankerrui.

Onder meer waren de families Begoden en Moretus betrokken partij.

De bundel met onderzoeksnota's over de papiermolen werd door de spreker overgemaakt aan het Felixarchief en is daar nu te vinden: Zie [http://www.felixarchief.be/Unrestricted/Folder\\_boom\\_zoek.aspx?id\\_isad=79363&docs=0](http://www.felixarchief.be/Unrestricted/Folder_boom_zoek.aspx?id_isad=79363&docs=0)

Bron: Gustaaf Asaert, 7 april 2009, lezing gehouden voor het Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis

### **De Sitmar Schepen: SS Castel Bianco / Castel Verde**

- Locatie: Vlaams Hoofd met zicht op de Rede van Antwerpen  
Bron: ssMaritime.com & ssMaritime.net  
Naar Reuben Goossens, maritiem historicus

Na een lange maritieme geschiedenis nam Alexander Vlasov na de Tweede Wereldoorlog de rederij 'Sitmar Line' over. De reder voerde een grote V op haar gele, sierlijke schoorstenen. In 1949 begint Sitmar een passagierdienst tussen Genua en Sydney.



Uit de reeks Amerikaanse Victoryschepen kreeg de VC2-S-AP2-klasse de voorkeur, het vrachtschiptype werd op stapel gelegd. De kiel werd gelegd op 19 maart 1945. Op 3 mei 1945 werd ze te water gelaten en op 28 mei 1945 opgeleverd.

Ze werd gedoopt onder de naam 'SS Vassar Victory'. Zoals alle andere Victory schepen werd het tegen een snel tempo gebouwd. De scheepsafbouw volgde toen een bijna geautomatiseerde systeem. De toekomst heeft bewezen dat het sterke schepen waren.



Na een doorgedreven ombouw kreeg het schip een nieuwe naam, de Castel Bianco en een nieuwe bestemming 'Downunder'. In 1953 werd Sitmar populair in het vervoer van passagiers en werd een tweede Victory vrachtschip ingezet de Castel Verde. Ondanks het feit dat beide zusterschepen identiek

waren, wanneer ze gebouwd werden, besliste de reder om het tweede schip niet uitgebreid aan te passen. De Castel Verde had een dek minder.

## Verborgen onder het zand

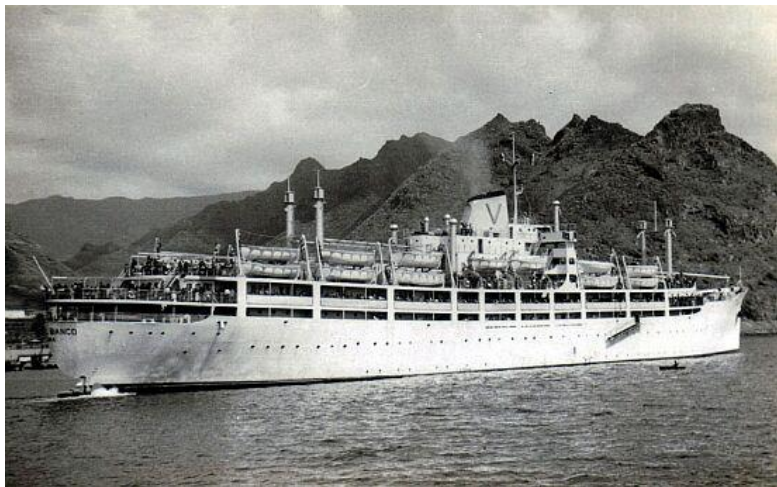
---

Op deze postkaart zie je de Castel Bianco, nadat ze in 1952 omgebouwd werd. De oude Vassar Victory werd in 1945 gebouwd als een vrachtschip van 7,604 GRT (Gross Registered Tons). In 1947 verwierf de rederij Sitmar Line het schip en liet het ombouwen tot een passagiersschip voor 480 mensen. Ze begon haar nieuw leven als een emigrantenschip.

In 1952 werd het schip opnieuw naar de werf gebracht, waar het omgebouwd werd om meer passagiers te kunnen vervoeren. Als het opgeleverd werd kon er 1200 mensen aan boord. Ze onderhield een dienst op Australië en de Middellandse Zee naar de Verenigde Staten en Zuid-Amerika. In de haven van Sydney werd ze samen met het zusterschip een vertrouwd beeld in de haven. In haar tijd zag ze er wel echt modern uit met een typisch Italiaans interieur.

Castel Bianco seen in het midden van de jaren 50.

In 1957 werd het schip verkocht aan Cia Transatlantica, Barcelona (Spanish Line), die haar passagierscapaciteit reduceerde tot 830. Op 4 oktober 1974 kreeg zee en zwaar probleem in



de machinekamer. De motor liet het afweten en ze sloeg verschillende dagen op drift. Tot de Duitse sleeper "Oceanic" haar op sleeptouw nam naar Bridgetown, Barbados. Daar bleef ze voor anker en men vond het niet meer de moeite om het schip te herstellen. Daarom werd ze als schroot verkocht. Tenslotte vertrok naar Castellon in Spanje waar ze in 1975 na 30 jaren dienst naar de schroophoop ging.

Specificaties:

Tonnage: 10,139 GRT  
Length: 138,7m  
Beam: 18,9m  
Built: 1945 Bethlehem-Fairfield, Baltimore, USA  
Operator: Sitmar Line, Genoa  
Speed: 15 knots  
Passengers: 1,200 one class passengers  
Former names: Vassar Victory  
Sold to become: Spanish ship, Begoña

Bron: ssMaritime is owned and © Copyright 2010 - by Reuben Goossens of ssMaritime - All Rights Reserved

### ***Natuur in de schaduw van de Antwerpse kathedraal***

- Locatie: hoek A. Vermeylenlaan-Esmoreitlaan, linkeroever
- Natuurpunt Wase Linkerscheldeoever vzw (NP-WAL) is een (politiek) onafhankelijke natuurbeschermingsvereniging actief op de Antwerpse Linkeroever, Beveren, Kruibeke, Temse (Steendorp en hoofdgemeente Temse) en Zwijndrecht –Burcht.

Het actieve bestuur van NP-WAL telt meer dan twintig vrijwillige medewerkers en ijvert samen met de inzet en de financiële ondersteuning van ruim 1500 gezinnen en subsidies sinds 1978 voor het behoud van alle natuurgebieden en open ruimten in de regio: Blokkersdijk, St.-Annabos, Vlietbos, Het Rot, hoogstamboomgaard Zwijndrecht-Centrum, Neuzenbergbos (Burcht), De Halve Maan, Het Groot Rietveld (Melsele), Broedvlakte Zwijndrecht, De Putten (Kieldrecht), Schor Ouden Doel, Fort St.-Marie (Zwijndrecht/Kallo), polder Kruibeke-Bazel-Rupelmonde, het Schausselbroek Temse, Fort Steendorp, Fort Haasdonk, Steenlandpolder, braakliggende industriegebieden van Linkeroever en Beveren.

Blokkersdijk is circa 100ha groot en ligt gekneld tussen de Zwijndrechtse industriezone, de Expresweg, het St.-Annabos en de Schelde. Bijna 30 jaar volgt NP-WAL het leven in en om het reservaat op de voet.

Het natuurgebied schreef reeds heel wat geschiedenis. 400 jaar geleden vond er een zeeslag plaats tussen de Spanjaarden en de Hollanders. 100 jaar geleden werden de eerste gronden ter hoogte van “Pijp Toebak” opgespoten met Scheldezand (1905). 60 jaar geleden (1945) diende het als wachtkamer (het Top-Hatkamp) voor meer dan een kwart miljoen Amerikaanse soldaten vooraleer ze naar huis gingen.

Blokkersdijk, ooit poldergebied, werd tussen 1970 en 1974 opgespoten met Scheldezand. De helft moest industriegebied worden en de rest uitbreiding van het St.-Annabos. Dankzij de inzet van NP-WAL werd de plas met laaggelegen oeverzone omringd door opgespoten terreinen van de ondergang gered.

Tallose vernielingen (puinstorten van de premetrowerken en de opgebroken Expresweg) konden niet verhinderen dat NP-WAL verkreeg dat Blokkersdijk hoge toppen scheerde: Gewestplan Antwerpen (1979) reservaat- en natuurgebied, in 1980 gerangschikt als waardevol landschap en in 1988 Vogelrichtlijngebied. In 1998 werd heel Blokkersdijk op het Gewestplan Antwerpen met uitzondering van een pijpleidingstrook, ingekleurd als natuurreservaat. In 1998 erkende de Vlaamse Regering Blokkersdijk als natuurreservaat.

2005 was eigenlijk het jaar 0 van een nieuwe tijdrekening. Dit jaar werd het tracé van de Oosterweelverbinding vlak naast Blokkersdijk gelegd en niet doorheen het gebied. Natuurpunt WAL leverde zijn eigen slag om Blokkersdijk. We weten echter nog niet wat het effect op lange termijn zal zijn... Bovendien wordt het gebied ook bedreigd door de Scheldepolderverhoging en de heraanleg van een pijpleidingstrook langs de Schelde.

Sinds 1978 werd het gebied door NP-WAL (eerst WNLO en later WNLW) samen met de Stad Antwerpen beheerd. Vanaf 1999 verwierf de Vlaamse Gemeenschap

---

## Verborgen onder het zand

---

(AMINAL, afdeling Natuur) het reservaat en nam NP-WAL het beheer volledig op zich.

Twee delen van het Natuurreservaat Blokkersdijk zijn het hele jaar door toegankelijk: Aan de kant van het St.-Annabos kan een mooie wandeling gemaakt worden in het Moeras- en het Schutbos. Parkeren kan aan manege Alberdienst of aan de ingang van het bos op de hoek A. Vermeylenlaan-Esmoreitlaan. De zuidwestkant werd ingericht voor vogelkijkers. De observatieplaats is te bereiken via de steenslagweg die begint op de parking van de firma New Roels Display. Als in 2007 de werken aan de Oosterweelverbinding zouden starten, zullen zowel Blokkersdijk als St.-Annabos minstens 10 jaar nauwelijks bereikbaar zijn...

Blokkersdijk is internationaal befaamd omwille van zijn (water)vogelrijkdom  
Vogelparadijs: 501 broedvogelsoorten en 522 broedparen in 2005!  
Blokkersdijk dankt zijn faam in de eerste plaats aan zijn grote vogelrijkdom die vooral het gevolg is van grote diversiteit aan biotopen maar ook van de voedselrijkdom, de ligging aan de Schelde en het gevoerde natuurbeheer.  
Het lijstje van vogels die Blokkersdijk kiezen om er te overwinteren, te broeden, zich te voeden, te ruien of te slapen is indrukwekkend.

Meer info over de boeiende en leuke activiteiten, de geleide natuurwandelingen en de beheerswerken van NP-WAL vind je op het Kantoor van NP-WAL Statiestraat 74 2070 Zwijndrecht tel. 03 722 15 37.

Openingsuren: dinsdag van 9u tot 16u / woens-, don- en vrijdag van 9h tot 12h  
e-mail: [info@natuurpuntwal.be](mailto:info@natuurpuntwal.be)  
website: [www.natuurpuntwal.be](http://www.natuurpuntwal.be)

### **De omvang van onze koolzure zonden**

door Arno van 't Hoog © bionieuws

- Locatie: thermische centrale van Kallo
- Uitstoot van CO<sub>2</sub> draagt bij aan het broeikaseffect en met 11.000 kilo per jaar levert een gemiddelde Nederlander een respectabele bijdrage. Een overzicht van de belangrijkste bronnen, besparingsmogelijkheden en afkoopregelingen.

Kooldioxide, koolzuurgas, CO<sub>2</sub>. Wie had ooit kunnen denken dat een saai, kleur- en reukloze substantie zich zo in ons bewustzijn zou nestelen? Kooldioxide draagt bij aan het broeikaseffect en juist de Westerse luxe, energieverlindende levensstijl zorgt voor een overmatige productie van CO<sub>2</sub>. Kooldioxide vormt zo de gasvormige tegenwaarde van ons zondige gedrag jegens de aarde en haar toekomstige bewoners.

Alle zonden opgeteld produceert een Nederlander gemiddeld elf ton kooldioxide. Een Amerikaan produceert twee keer zoveel, terwijl een Chinees slechts een vijfde van de Nederlandse uitstoot produceert en een Indiër zelfs minder dan een tiende.

Overigens is die elf ton gebaseerd op de 180 megaton CO<sub>2</sub> die het gehele bedrijfsleven en alle huishoudens in Nederland gezamenlijk produceren. Als men dat deelt door 16 miljoen Nederlanders rolt er inderdaad 11 ton uit.

Of dat een helemaal terechte toewijzing van de CO<sub>2</sub>-schuldvraag is, kan men betwisten. In het geval van een Nederlandse patatfabriek die energie verbruikt om aardappels aan te voeren, te wassen, voor te bakken en in te vriezen, kan men zich iets voorstellen bij het toerekenen van dat energieverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot aan de Nederlandse burger.

Maar de vraag is of dat ook geldt voor het staal dat Hoogovens produceert voor de export naar Amerika, of de met aardgas verwarmde kaspaprika's voor Duitse consumenten. Welk deel van de 11 ton van dat soort activiteiten afkomstig is, valt moeilijk te berekenen. Daar staat tegenover dat Nederland veel importeert en bij de productie in andere landen en het transport komt ook CO<sub>2</sub> vrij.

Het IPCC (Intergovernmental Panel On Climate Change) heeft berekend dat met het oog op een leefbaar wereldklimaat iedere wereldburger jaarlijks slechts 2 ton CO<sub>2</sub> zou mogen produceren. Kortom is er voor een gemiddelde Nederlander nog wat om naar te streven, ten minste als men persoonlijk iets wil ondernemen tegen de onzichtbare boosdoener. De vraag is vervolgens hoe. Door in het donker op het toilet te zitten en nooit meer op vakantie te gaan?

### Wonen

Op het eerste gezicht ontbreekt elk gevoel van individuele menselijke maat in elf ton kooldioxide. Toch is dat - met grove marges - redelijk uit te splitsen naar bijvoorbeeld huishoudelijk gebruik, reizen en koopgedrag.

Zo produceert een gemiddeld huishouden (2,4 personen) jaarlijks ruim vijf ton kooldioxide door het gebruik van gas en elektriciteit. De grootste bijdrage is afkomstig van aardgas (een kuub levert 1,78 kilo CO<sub>2</sub>, een gemiddeld gezinsverbruik van 1940 kubieke gas, levert 3453 kilo CO<sub>2</sub>).

Het elektriciteitsverbruik van een gemiddeld huishouden bedraagt 3.230 kWh (Ter indicatie: op 1 kWh kan een veertig watt lamp 24 uur branden). Het verbruik van 1 kWh elektriciteit vertegenwoordigt 0,566 kilo CO<sub>2</sub>. Bij een gemiddeld gezinsgebruik van gewone, 'grijze' stroom, uit gas of kolen, levert dat 1.828 kilo CO<sub>2</sub>. Wie echter groene stroom gebruikt, uit wind, zon of biomassa, mag die CO<sub>2</sub>-post schrappen. De opwekking van elektriciteit is overigens geen efficiënte bezigheid: het rendement bedraagt slechts 44 procent. De rest gaat als warmte via de lucht en het koelwater verloren.

Voor alleenstaanden geldt dat het gas- en energieverbruik per persoon ongeveer een derde hoger is dan voor iemand die deel uitmaakt van een tweepersoons huishouden. De komst van kleinere huishoudens verklaart voor een deel het toegenomen energieverbruik de laatste jaren. Een andere belangrijke verklaring is het toegenomen aantal huishoudelijke apparaten (met name wasdrogers zijn notoire energieverzindlers) in huis, die bovendien energie verbruiken als ze niet worden gebruikt. Het stand-by verbruik – door tv's, video's, computers en zelfs het digitale klokje van de magnetron – van een gemiddeld huishouden ligt tussen de 400 tot 550 kWh per jaar. Dat is ongeveer 15 procent van de elektriciteitsrekening.

### Consumenten

De individuele CO<sub>2</sub>-productie wordt in belangrijke mate beïnvloed via de dagelijkse boodschappen. Voor het maken, opslaan en vervoeren van een computer, een bos rozen of diepvriespatat is immers ook energie nodig. Dit onzichtbare verbruik van 'indirecte energie' is naar schatting van het RIVM even hoog als het directe energieverbruik in de vorm van gas, elektriciteit en autobrandstof. Het is tevens het lastigst te berekenen.

Vooraf in verse, bederfelijke waren die van overzee moeten worden ingevlogen zit veel indirecte energie. Maar ook kasgroenten, diepvriesgroenten en kant-en-klaarmaaltijden vergen relatief veel. Een kilo diepvriesgroenten vergt per kilo circa vier maal meer energie dan verse Nederlandse groenten uit de volle grond. Een kilo kasgroenten tien keer meer en een kilo boontjes uit Kenia zelfs veertien keer meer. Die Keniaanse export is goed voor 70 Megajoule energie per kilo; evenveel als de energie-inhoud van twee liter benzine.

Wat het energieverbruik voor transport van voedsel betreft, is vliegen het minst gunstig en een zeeschip het zuinigst: per kilo per 1.000 kilometer verbruikt een vliegtuig honderd maal meer energie. Er is daardoor een verschil in energiebeslag en CO<sub>2</sub>-uitstoot tussen een kilo sinaasappels dat per containerschip uit Zuid-Amerika komt en een kilo verse victoriabaarsfilet die uit Tanzania wordt overgevlogen.

Tot slot is er nog de algemene regel dat dierlijke producten veel meer water en energie vergen dan plantaardige producten. Er is vijf tot tien kilo plantaardig voer voor een kilo dierlijk eiwit; en veevoer wordt vaak van overzee aangevoerd.

### Reizen

Wat voor boontjes geldt, gaat in grote lijnen ook op voor mensen. Voor auto's is de CO<sub>2</sub>-productie het meest gedetailleerd te berekenen, bijvoorbeeld met de CO<sub>2</sub>-meter op treesfortravel (<http://www.treesfortravel.nl/Co2meter.html>). De 6,6 miljoen Nederlandse auto's nemen met 18 miljard kilo CO<sub>2</sub> tien procent van de totale CO<sub>2</sub>-emissie voor hun rekening. Een Nederlandse auto produceert gemiddeld 170 gram CO<sub>2</sub> per kilometer. Dat betekent dat een auto van duizend kilo jaarlijks bijna driemaal z'n gewicht aan CO<sub>2</sub> uitstoot.

Voor de trein is de uitstoot lager, circa 50 gram CO<sub>2</sub> per persoon per kilometer. Voor het vliegtuig ligt het hoger: tussen de 100 en 130 gram CO<sub>2</sub> per passagier per kilometer voor respectievelijk trans-Atlantische en Europese vluchten, aldus [coolflying.nl](http://coolflying.nl). Een retourtje Los Angeles (18.000 km) of Athene (4.300 km) komt zo uit op een uitstoot van respectievelijk 1.800 en 559 kilo CO<sub>2</sub>.

Probleem bij vliegen is echter dat een vliegtuig nog meer schadelijke broeikasgassen uitstoot. Het IPCC houdt daarom als vuistregel aan dat het schadelijke effect van vliegekilometers met een factor 2,7 moet worden vermenigvuldigd om het aantal CO<sub>2</sub>-equivalenten te krijgen. Dat betekent dat de uitstoot voor dezelfde retourtjes gelijk staat aan 4.860 en 1.500 kilo CO<sub>2</sub>-equivalenten. Een trans-Atlantische retourvlucht produceert dus per persoon ongeveer evenveel CO<sub>2</sub> als een gemiddeld gezin jaarlijks uitstoot met gas- en elektriciteitsverbruik.

### Compenseren

Er zijn veel manieren om bij te dragen aan een verminderde CO<sub>2</sub>-uitstoot. Meer fietsen, minder vliegen, betere woningisolatie, uitsluitend spaarlampen gebruiken, stand-by gebruik verminderen, waterbed en wasdroger wegdoen, meer verse lokale producten kopen, en die vervolgens zelf bereiden.

Naast bezuinigingen zijn er tegenwoordig ook mogelijkheden om te compenseren. Vooral op het gebied van reizen zijn er verschillende initiatieven, die de consument de mogelijkheid tot CO<sub>2</sub>-compensatie bieden. Op [cooldriving.nl](http://cooldriving.nl) en [coolflying.nl](http://coolflying.nl) kunnen mensen hun CO<sub>2</sub>-uitstoot berekenen en compenseren door certificaten te kopen waarmee bossen worden aangelegd, die honderd jaar in stand worden gehouden. Op [treesfortravel.nl](http://treesfortravel.nl) kan zelfs de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het huishoudelijk energieverbruik, auto, bus en treingebruik en vliegreizen worden berekend en gecompenseerd. Elf ton CO<sub>2</sub> kan zo gecompenseerd worden voor ongeveer 150 euro per jaar. Alleen bezuinigen is nog beter voor het milieu.

internet:

<http://www.milieucentraal.nl>

<http://www.milieudedefensie.nl>

Bron: Bionieuws, editie 13, 03-09-2004

### ***Archeologen ontdekten koggen en dorp***

- Locatie: Deurganckdok  
Met het Deurganckdok breekt een nieuwe fase aan in de bewogen geschiedenis van het gebied. Archeologen vonden er twee middeleeuwse schepen en een verzopen dorp.

De naam Deurganck verwijst naar de 'Groote Deurganck', de pas in de jaren zestig van vorige eeuw opgespoten natuurlijke zijarm van de Schelde tussen Doel en Liefkenshoek. Daarin legden eeuwenlang schepen aan. Twee daarvan werden tijdens de graafwerkzaamheden ontdekt.

Het meest spectaculaire exemplaar kwam in 2000 aan het licht. De archeologen van de Archeologisch Dienst Waasland klaarden de delicate klus om de kogge van Doel helemaal bloot te leggen. Nergens in Europa was zo'n oud, groot, goed bewaard schip aan de oppervlakte gekomen. Op basis van het tellen van de houtringen kon het kappen van het hout worden gedateerd. Dat gebeurde tijdens de winter van 1325-1326 in het Duitse West-Falen.

Koggen waren zeewaardige vrachtschepen voor de kustvaart. Afgaande op de herstellingen die eraan werden uitgevoerd, moet de kogge een flinke tijd in de vaart zijn gebleven. Hoe het schip aan zijn einde kwam, is niet duidelijk. Mogelijk ging het om een exemplaar buiten dienst. Vlakbij werd nog een tweede, minder goed bewaarde kogge uit Polen aangetroffen. Die dateert van 1328. Vermoedelijk zonken de twee gelijktijdig.

---

## Verborgen onder het zand

---

Het historisch belang van de oudste kogge staat in schril contrast tot het lot dat de restanten vijf jaar later zijn beschoren. Ze staan nog steeds opgeborgen in open lucht in 34 containers met water op de Linkeroever. De brandweer van Beveren komt die regelmatig bijvullen!

Sinds kort zijn er plannen om het schip verder te onderzoeken en te reconstrueren, in een loods aan het Fort Liefkenshoek in Kallo, op een boogscheut van de vindplaats. De gemeente Beveren is alvast bereid met centen over de brug te komen. Het is nu wachten tot de Vlaamse Gemeenschap haar verantwoordelijkheid opneemt.

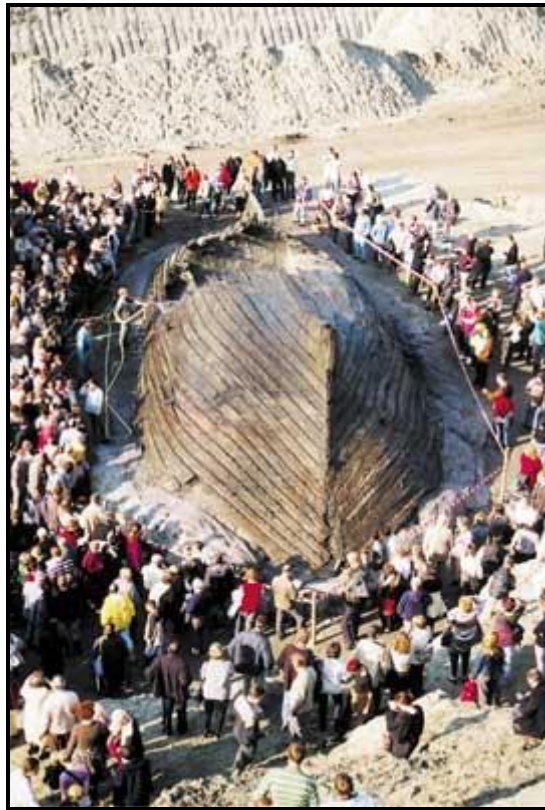
### Weggeveegd

De Archeologische Dienst Waasland (ADW) trof ook sporen van een mysterieuze nederzetting aan. Die is op geen enkele oude kaart terug te vinden. "Wellicht omdat het ging om een bewoning van korte duur. Dat maken we op uit het vaatwerk. We situeren de bewoning van 1375 tot 1425. De Sint-Elisabethvloed van 1424 betekende het einde ervan."

Dat het dorp in één stormvloed door de Schelde van de kaart werd geveegd, concluderen de archeologen op basis van vondsten in middeleeuwse grachten. "Normaal treffen we daarin etensresten en ander afval aan. In dit geval lag er veel intact vaatwerk. Daarom vermoeden we dat het dorp werd overstroomd terwijl het eten nog op tafel stond", vertelt Jean-Pierre Van Roeyen van de ADW.

Verder onderzoek moet uitwijzen waarom mensen zich uitgerekend op die plaats op de Wase oever van de Schelde vestigden. "De band met het water ligt voor de hand. Voor landbouw was het gebied niet geschikt, hoogstens voor wat veeteelt. Turf steken gebeurde toen nog niet. De brede grachten laten het belang van transport over het water vermoeden."

Het dorpje had zeker een band met Antwerpen. "De restanten wijzen eerder op een stedelijk, dan op een agrarisch milieu. We vonden ook penningen met een handje op, een verwijzing naar Antwerpen. Andere vertoonden een lelie, het symbool van het graafschap Vlaanderen. De Schelde was daar de rijksgrens van", aldus nog Van Roeyen.



### ***De oorsprong van enkele straat- en wijknamen uit Berendrecht***

#### Monnikenhofstraat

Deze straat heeft haar naam te danken aan het Monnikenhof, dat destijds op de hoge gronden stond, voor 1860 liep deze straat vanaf het Solft tot de Abtsdreef, thans loopt ze van klappeistraat tot de Abtsdreef.

#### Steenovenstraat

Vroeger waren er steenovens in de bossen, deze straat liep toen naar die steenovens.

#### Weversstraatje

Dit straatje lopende van de Kerkstraat naar de Stoofstraat heeft haar naam te danken aan personen, die vroeger in dit straatje woonden en er de weverstiel uitoefenden.

#### Schouwvagerstraat

Vroeger jaren moet er in Berendrecht een persoon of familie gewoond hebben, die in 't dorp en in 't omliggende de stiel van schouwveger uitoefende, daar voormelde persoon of familie woonde op de plaats waar thans de Schouwvagerstraat loopt, zo is het heel begrijpelijk dat deze straat daaraan haar naam te danken heeft.

## Verborgen onder het zand

---

### Papenstraat

In deze straat wandelden vroeger jaren veel de pastoors en lazen er dikwijls hun brevier, toen kon men via een achterpoortje van de pastorie in deze straat. (Vroeger noemde men de pastoors wel eens "Papen" vandaar haar naam)

### Booswegske

Men zou de oorsprong van dit wegske kunnen uitleggen door: daar dit wegske vroeger eenzaam liep door de bossen, zodat het gebeurde dat er 's nachts de voorbijgangers wel eens werden uitgeplunderd door boosdoeners: dus een boze weg en zo thans booswegske genoemd, doch daar dit wegske langs beide kanten eertijds omgeven was door bossen en struikgewas en verder op liep naar de bossen, het Boswegske moet zijn en dat Booswegske de vervormde uitdrukking is.

### Raapakkers

Zijn gronden waar men eertijds veel rapen zaaide, omdat ze daar zo goed tierden.

### De Rietbank

Gronden die liggen tussen de Olmendreef en de Antwerpse steenweg net achter de dijk, op deze gronden stond vroeger veel riet, zelfs gehele plekken (banken) waren daar met dit gewas begroeid.

### Het viswater

Een deel van Berendrecht lag in de bossen. Vroeger behoorde deze grond aan de St.-Michielsabdij. Daar lagen destijds grote vijvers waarin men viste. Vandaar de naam "Het Viswater".

### Zandkeet

Komt voort van een plaats, waar men zand kon steken. De gronden op die plaats zijn immers zandig. Deze verklaring is aanvaardbaar. Waarschijnlijk gaat het hier om een "zoutkeet". Een keet is houten schuur, waar zout werd bereid. Vlakbij deze keet liggen nu nog de Zoutenstraat en de wijk de Zouten.

### Kempenweg

Vroeger noemde men deze gronden "Kempenhoek", omdat ze zo zandig waren als in de Kempen. Inderdaad de overgang tussen klei en zand is hier duidelijk waarneembaar.

### Twaalfurendreef

Dit is een zandweg in de bossen. Net om 12 uur scheen de zon pal op deze weg.

### Olmendreef

Vroeger, eeuwen geleden, was deze dreef langs beide kanten beplant met olmen, die later vervangen werden door eiken

### Stoofstraat

Voor 75 jaar stond er een meestoof aan het Stoofgat. De straat liep vanuit de Dorpstraat op de droogoven.

### Klappeistraat

De oorspronkelijke betekenis van deze straat is erg twijfelachtig. We weten wel wat klappeien betekent. Vrouwen die meer aan de deur staan en babbelen, dan wat anders doen.

### Bielstraatje

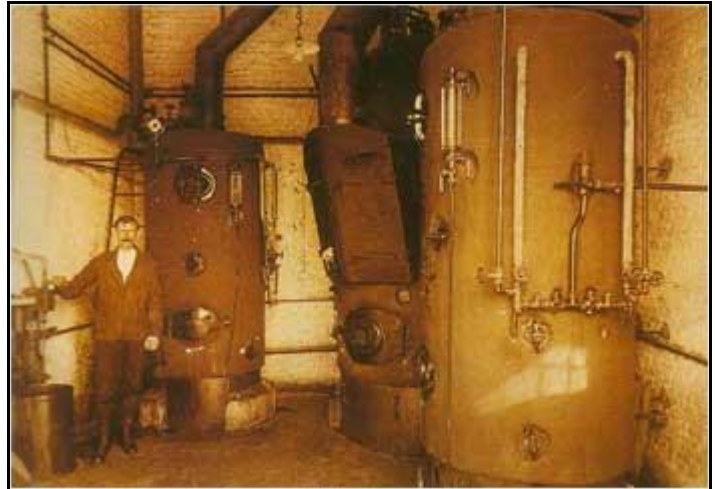
Dit straatje ligt tussen de Klappeistraat (Zusterschool) en Solftplaats en heeft zijn naam te danken aan de familie De Bie, die daar vroeger woonde en er haar eigendom had.

### Meestoof

Een meestoof is een stoof, waarin men meeën verwerkte tot kleurstof. 75 jaar geleden werden hier in de polder meeën gezaaid. Dit waren wortelen met sterbladeren. Je had soms verscheidene wortels aan een plant. Ze werden op bedden gezaaid en in de herfst gerooid. In de buurt van het stoofgat stond een stoof, waar de meeën werden gewassen, gedroogd en tot poeder (meekrap) gemalen. Hiermee maakte men kleurstoffen (rood). Vandaar de naam Meestoof.

### **Red Star Line**

De rederij Red Star Line verscheepte tussen 1873 en 1935 bijna drie miljoen mensen van Antwerpen naar Amerika en Canada. De gebouwen van de Red Star Line bestaan nog. Ze bevinden zich aan de rivier de Schelde, waarlangs de schepen afvaardigen voor een lange trans-Atlantische tocht. Het blijft een plaats voor herdenking, een "lieu de mémoire" voor de miljoenen emigranten die vanuit Antwerpen op zoek gingen naar een nieuw leven in de Verenigde Staten en Canada. De oude magazijnen worden uitgebouwd tot een herinneringsplek en museum, een actueel oord van reflectie met een eigentijdse benadering van de emigratie.



Disinfectation room

### Reasons for emigrations to the US

Even before the "hunger years" (1843-1850) the destruction by urban industrialization of the flax-based cottage industry of rural people had been rapidly accelerating and encouraged many small farmers to emigrate overseas. Before leaving they sold or rented out their land before getting on board ship [2] and paid for their trip with their own money or with the help of their parents, as a loan on their heritage.

However, the failure of the home-based flax industry combined with repeated failure of crops, particularly that of potatoes, the poor man's staple, created large numbers of destitute people who often were reduced to begging and wandering around the countryside and into towns as vagabonds, looking for work. To organize food and lodging support they were collected into "beggar colonies" near the towns and cities in Flanders. Such colonies existed at or near Antwerpen, Bergen, Brugge, Hoogstraaten, Rekkem and Ter Kameren. Destitute people often entered such settlements voluntarily for up to a year but others were committed to them by magistrates. In either case the municipality where they had lived became responsible for the cost of feeding and lodging them in these "colonies". Because the municipalities had lost

## Verborgen onder het zand

---

much of their tax revenue due to the depressed economy they looked for ways to reduce the costs of supporting people in the "colonies", especially for those who stayed for a year. Some were encouraged to emigrate to Central and South America, but many returned because of the climate and tropical diseases. The welfare office of Gent helped those who wished to move to France by paying their travel and household moving costs and a bit of money to tide them over for the first few days in their new 'home'. Another approach was developed by the Council of the Province of Antwerpen. It encouraged the "socially fallen" in its "beggars colony" to emigrate overseas to places where they would remain, USA and Canada [4]. The first to take advantage of an extension of that idea was J-F Loos, the Burgomaster of Antwerpen (Antwerp) who "encouraged" the emigration of J.J. Leemans. He was a 35 year-old tailor who had been sentenced to jail for 3 months for embezzling funds in January 1849 and in January 1850 was sentenced again for the same felony. The police commissioner put Leemans in the "beggar colony" at Hoogstraten so he could consider if he would like to receive help to leave the country. He accepted the offer and on February 27th boarded a ship for New York. The cost of the ticket, was taken for the funds the city had allocated for Leeman's lodging and food in the Hoogstraaten "colony". (Does Leemans have any descendants in the US or Canada?) A group of similar "colonists" departed from Antwerpen on February 17th, 1851.

Other municipalities in Flanders soon followed Antwerpen's example with the support and help of that province's administration to organize the emigration of likely candidates from the "colonies" at Gent, Brugge, Hoogstraaten, Rekkem and Ter Kameren. Preparation became more elaborate and cost 186 Francs per person (mostly men?). This included the ticket for "between deck" passage, money for food for 77 days, kitchen utensils for preparing meals, pocket money and each was provided with trousers, a vest, working overalls, 2 shirts, 2 pairs of socks, a pair of shoes, a trunk, a towel, a comb and hair brush, white soap, needles and thread, a straw-filled mattress and pillow, a bed cover, a pipe and tobacco. To make sure these emigrants would be acceptable they were to be "mustered" on the ship as sailors! Efforts were also made to hide the fact that most of the emigrants came from beggars colonies and that some were people whose sentence to a colony or jail had been commuted when they agreed to leave Belgium.

Things went smoothly until in April 1854 when the captain of the ship Ann Washburn insisted that each emigrant should have a ticket to show that he would be travelling further into the interior of the US and would not become a burden to the city of New York where they would disembark. But the same year the captain of the ship Rochambeau and the American Consul in Antwerpen became suspicious that many of the travellers were in fact beggars because they brought little baggage. When the ship arrived in New York 12 of the 350 passengers were jailed on the grounds that the entry of foreign ex-criminals was prohibited. However, with the payment of \$20 for each of the 12 arrested immigrants they were allowed to proceed to St. Louis. Following that uproar the Belgian government denied any knowledge of the plan to send beggars out of the country. Next, the governor of the Province of Antwerpen spread the word that there would be no trouble if such emigrants went to Canada. He also implied they could reach the American Midwest by passing through Canada. Later the three Belgian Ministries involved in the matter assured the US authorities that the emigration of beggars, vagabonds and released convicts would halt. This may have been a wise decision since the Belgian Consul in Chicago reported that these immigrants arrived barren of resources. Although they began to earn more money than they had in Belgium they remained poor: they had merely changed their geographic place of misery from Belgium to America.

## Verborgen onder het zand

---

Between 1850 and 1885 a total of 557 beggars and people released from the beggar colonies of the province of Antwerp were sent off as emigrants, mostly to the US. From the other 4 beggar colonies in Flanders 535 emigrated during the same years. We have no reports from any of these emigrants about their experiences in their new home and none described their former state of social degradation in Belgium.

Knowing the years during which some of their ancestors departed for America and the names of at least two of the ships (Ann Washburn and Rochambeau ) on which some emigrants travelled to New York might give their descendants in the US and Canada an additional aspect of their Flemish ancestry to research.

The Red Star Line after 1872 disinfecting baggage to make sure that the poorer emigrants from Belgium and those from the rest of Europe who boarded in Antwerp did not contaminated the ships with vermin.[4]

2 "Five Centuries of Welfare in Gent" published by OCMW, Gent 1999, page 12.

3 "An Unknown aspect of Belgian Emigration to America: The Subsidized Emigration of Beggars and Former Prisoners" by R.Boumans, Brussels 1965, in "Proceedings of the Royal Academy of Overseas Knowledge". Kindly provided by Prof. Paul Deprez.

4 "Emigration to Amerika" published by the city of Antwerp. Provided by David Maes.

Source: [www.rootsweb.com](http://www.rootsweb.com)



### **"Push Factors: the Belgian problem"**

The Belgian population doubled in number between 1846 and 1947 and grew from 4.3 to 8.5 million people. During this same period the agricultural population dropped by 62 % from 1,075,031 to 412,026 head.

In contrast to what was happening in our neighbouring countries Belgium was still characterized by small unproductive farms which were not always able to ensure an adequate food supply. A continuing fragmentation of the farms meant that the farming lots become smaller and smaller and the variety of the crops larger. Many members of large farming

## Verborgen onder het zand

---

families could no longer find employment on the farm, thus causing a considerable surplus in the labour force.

During the 19th century the potato became the staple food of the people as it helped to fill empty stomachs better than bread. In the months of July and August 1845, aided by damp weather, an extremely virulent form of the fungus *Phytophthora Infestans*, resulted in a very unpredictable harvest, first in Belgium (around Kortrijk?) and The Netherlands, followed by the rest of Europe. Estimated losses amount from 1/4 to 1/2 of the crop. In the provinces of West and East Flanders this figure reached more than 90%. The disease reared its head again in July 1946 and turned the crop black in two to three weeks time. The disaster became complete when the barley crop also failed.

People in Flanders and parts of Brabant, Namur and Luxembourg were faced with famine, something which had not happened since the Middle Ages. The looting of a bakery in Brughes on 2 March 1847 gave the starting shot for a famine riot. In 1848 35 % of the population in West Flanders had to rely on public welfare. The exhausted people of the closely populated provinces of West Flanders, East Flanders and Brabant became easy victims for the rapidly spreading typhoid epidemic of 1847-48 and cholera in 1848-49 and the most devastating epidemic of 1866. Between 1830 and 1844 about thirty thousand Belgians left for France, The Netherlands or Germany. About one in ten left Europe altogether. It is no surprise that the emigration to the United States only really got moving after the food and flax crises.

Belgium, just like Great Britain, soon turned to industrial development. During the period 1856 to 1870 industry gradually replaced agriculture as the main activity. On the tiny family farms the agricultural revenues were ridiculously small. In order to survive additional income had to be found and the rural population tried to earn something extra by working from home. This lasted until 1842 when the linen industry in Flanders became mechanized and the production of home-made linen ground to a halt.

Work outside the farm was another possibility to ensure some extra income during a few months of the year. Many Flemish people left the countryside to work in Northern France especially, where the textile and coal-mining industries were experiencing a growth period. The people found work in the brick ovens, chicory and flax industry, beet and hop fields. In the meantime the Belgian agricultural sector became stagnant. The growing imports of grain from the United States after the American Civil War at first helped to support the failing production. However these imports soon took on the appearance of an Agricultural invasion . During the 1880's almost 100,000 people left farming and more than 20,000 left for America. Towards the end of the 19th century independent farmers and tenant farmers did not need to leave their land. They were still able to offer employment to labourers who worked the land on a day to day basis.

During the crisis years of mid-19th century the authorities attempted to bring some order to emigration. They saw emigration as a possible solution to the unbearable burden placed on social welfare. Indeed, it appeared that subsidizing emigration to North America would be less expensive than having to pay welfare for one year. However not a single project got off the ground. During the following decades the government wisely refrained from intervening directly in the emigration and limited itself to passing on information on emigration possibilities or dishonest practices.

### **"Pull-factors: the American dream"**

The abundance in America of good and, more importantly, cheap agricultural land, which in addition required very little capital investment, had an especially strong attraction for the European farmers. To become owner of a vast tract of land is the ultimate dream of every small tenant farmer. A dream which could be realized thanks to the American legislation which offered each immigrant a number of incentives to purchase land.

After Wisconsin was admitted to the Union in 1848 the State organised a large scale publicity campaign to promote the sale of its inexpensive farming lands, even in Belgium. Another important motivation were the letters which immigrants sent to family and friends in Belgium. Because of the frequent exaggerations these letters are often described as "come-on" letters. One letter from a Belgian immigrant in Wisconsin reads as follows "In America it is easy to save money, the food is better, there is no military service, taxes are lower, employer and employee are equal and the way of life is easier and healthier" .

Source: [National Botanic Garden of Belgium](#)

A Belgian farm (1905) was built in Heritage Hill State Park (a living open-air museum of 20 hectares) using parts of original Belgian farms. The homestead (built in 1871) and the summer kitchen (1902) are from the farm of John Baptiste Massart from Rosière, Wisconsin.

<http://www.uwgb.edu/wisfrench/PHOTOS/HERITAGE/BEFARM.HTM>

A cheese factory was incorporated in an original structure from 1894 donated by the Zellner family and brought from Kewaunee County not far from Slovan. Both the interior and exterior are still exactly as they were in 1905.

### **A Planned Settlement: Ghent**

In contrast to Green Bay, the oldest town in Wisconsin, Ghent in Lyon County, Minnesota is of more recent age. After the great uprising of the Dakota Sioux in 1862, when more than 500 white colonists were killed in South West Minnesota, the Indians were removed from Minnesota. Large amounts of fertile land became available for immigrants. The Winona and St Peter railway was laid in 1872 creating a link with Dakota and opening up the markets along the Mississippi river to South West Minnesota.

The beginnings of the Flemish settlement in Lyon County can be traced back to a circular from the Catholic Colonization Bureau published in 1880 by the State of Minnesota, "Catholic Colonization in Minnesota, Lyon County, Southwestern Minnesota" which also arrived in West Flanders. In 1881 Angelus Van Hee from Merkem in West Flanders purchased 129.5 ha of land in Lyon County and brought with him to America, 50 young families whom he had convinced of the many opportunities to be had in this new country.

Right from the early years the settlement in Lyon County became a remarkable symbiosis of Flemish people, largely from West Flanders and the (catholic) Dutch from Zeeland. On the other hand there has always been animosity between the Flemish and the French Canadians. In 1895, 23 % of the population of the Township Grand View was of French Canadian origin.

## Verborgen onder het zand

---

Fifteen years later their number had been reduced to 5%. One may assume that the way of life rather than farming methods played a role in reducing their number.

Property ownership and for some, large landownership, still remains a vital element in the farming life of the Belgians, the farmers of Flemish descent in Lyon County. Farming life in Lyon County was very soon modelled on the American way: mechanisation, purchase of material, use of tractors, monitoring of soil erosion, use of improved grain, suitable cultivation of the land, popularization. The farmers became specialized in the production of dairy products and poultry. The school curriculum includes an option : Future

Source: [National Botanic Garden of Belgium](#)



## **Nomade langs de Schelde**

Naar Jan van Zuilen (BV 22/03/03)

ZANDVLIET (B) - Bij een schaapskudde denk je aan een grote, stille heide; niet aan een druk, lawaaierig industrieterrein als het Antwerpse havengebied. Toch loopt daar al sinds jaar en dag de grootste schaapskudde van heel België, zo'n duizend dieren groot. Het heeft filmmakers geïnspireerd.

De kudde wordt bijeen gehouden door Ludo van Alphen uit het naburige Berendrecht, samen met Zandvliet het enige dorp aan de Schelde dat de uitbreiding van de Antwerpse haven heeft overleefd. Van Alphen is niet alleen schaapherder, hij ziet er met zijn baard en lange haren ook echt uit als een ouderwetse schaapherder, een nomade in de moderne tijd.

### *Idee*

Dat was ook het beeld dat het Finse cineastenpaar Markku Lekomuskallio en Nastasia Lapsui en hun zoon Johannes voor ogen stond, toen ze op het idee kwamen om een film over Van Alphen te maken, "The Shepherd".

Daarvoor hadden Lekomuskallio en Lapsui al naam gemaakt met films over rendierherders in Lapland en Noord-Siberië en over de Eskimo's in Noord-Canada. "Ze zijn gefascineerd door het nomadenbestaan van mensen en dieren die voortdurend onderweg zijn, op zoek naar voedsel. Kennelijk vonden ze mij daar wel bij passen en ergens is dat ook zo. Ik loop met mijn schapen ook de hele Scheldeoever tussen Antwerpen en de Nederlandse grens af, op zoek naar eten", zegt Van Alphen.

De ontmoeting van het Finse cineastengezin met de schaapherder uit Berendrecht kwam min of meer toevallig tot stand. Ludo van Alphen: "Mijn broer Jan is directeur van het etnografisch museum in Antwerpen. Toen ze daar een keer waren om opnamen te maken voor een documentaire, hadden ze tijd over.

Mijn broer heeft ze toen Antwerpen laten zien en ze ook meegenomen naar mij en mijn schapen. Ze waren meteen verkocht. De film over Van Alphen duurt ongeveer een uur. Van Alphen heeft hem zelf ondertussen een paar keer gezien. "De eerste keer dat je jezelf bezig ziet, is afschuwelijk, maar naarmate ik er vaker naar kijk, ga ik hem steeds leuker vinden. Ze zijn er in ieder geval heel goed in geslaagd, om het contrast tussen het natuurlijke leven van mijn schapen op dat smalle stukje Scheldeoever en de rest van het industrieterrein in beeld te brengen." Het is alleen jammer, zegt Van Alphen, dat de beelden die ze geschoten hadden tijdens een sessie in de winter, juist op een moment dat er sneeuw lag, letterlijk de mist ingegaan zijn door beslagen lenzen.

### *Diverse landen*

De film *The Shepherd* was in diverse landen al op tv te zien, uiteraard in Finland, maar ook in Engeland en Frankrijk. In Nederland en België echter nog niet, dit tot teleurstelling van Van Alphen. "Maar misschien dat het er ooit nog van komt."



### **Schape lokken buizerds naar Antwerpen-Stad**

De expansie van de Antwerpse haven en industrie hebben al veel vruchtbare landbouwgrond weggevreten. Ook in Berendrecht is de ziel van het echte boerenleven uit het polderdorp geknepen. Geprangd tussen de Schelde, de E19 en een stuk natuurgebied dat flirt met de Nederlandse grens probeert Ludo Van Alphen zijn schaapjes op het droge te brengen. Letterlijk. Het Vlaamse Kuddeschaap mag dan wel gekend zijn voor zijn zelfredzaamheid op moeilijk terrein, van de schapenteelt word je bij ons niet rijk. "Het is een uit de hand gelopen hobby", zegt Van Alphen. Dat is er op de landkaart ook aan te zien. Zijn graasweides strekken zich uit over maar liefst 300 ha. "Op dat areaal bouw ik aan de biodiversiteit. Klinkt de moeite waard, niet?"

Tweeduizend jaar geleden waren het schaapherders die als eersten van de engelen te horen kregen dat er een kindeken geboren was in Bethlehem. Ook in onze contreien is de schapenhouderij een sector met een eerbiedwaardige traditie. Eeuwenlang hebben de schapen hun steentje bijgedragen aan de lokale welvaart. De schapen voedden de wolnijverheid, hielden dijken in stand en zorgden voor de ontginning van woeste gronden. Tijdens de negentiende eeuw boette de schapenteelt voortdurend aan belang in. Rond 1850 telden ons land nog ongeveer 700.000 schapen. Dertig jaar later was de schapenstapel bijna gehalveerd en in het begin van de twintigste eeuw bleven nauwelijks 185.000 exemplaren over.

Historici vinden twee verklaringen voor de forse terugval. Ten eerste kreeg de inlandse wol af te rekenen met concurrentie van hoogkwalitatieve en relatief goedkope wol uit het buitenland.

---

## Verborgen onder het zand

---

Experimenten met kruisingen van Spaanse merinoschape en hun Kempische soortgenoten leverden niet de verhoopte combinatie op van fijne wol en hoge opbrengsten. Verder werd de schapenhouderij teruggedrongen door de onderwerping van heidegronden aan landbouwdoeleinden en het verdwijnen van zogeheten gemene gronden. Dat waren destijds gemeenschappelijke gronden waar dorpsbewoners hun vee konden laten grazen. Gevolg: de schapenhouderij is in ons land een vrij kleine en marginale sector. Dit jaar blaten in ons land minder dan 150.000 schape, waarvan 90.000 in Vlaanderen. Al zijn deze officiële cijfers ongetwijfeld een onderschatting van de reële situatie, omdat heel wat schape de gazon van hobbyfokkers afgrazen.

### Goede kudde-eigenschappen

Ruim dertig jaar geleden werd een nieuwe kudde schape aangevoerd om te grazen op de Kalmthoutse heide. Zijn passie voor natuur en dieren bracht de jonge Van Alphen in contact met de schapenhoeder en van het een kwam het ander. Van Alphen maakte kennis met het uitstervende ras van Vlaamse herders, die zich nog bekommerden om het Vlaams Kuddeschaap. Dit dier werd ooit door Wase herders geselecteerd in de richting van een robuust en economisch rendabel schaap dat zich leent tot extensieve begrazing. De wol is crèmekleurig en de kop satijnglanzend. Belangrijk is dat de niet bewolde poten lang maar toch zeer stevig zijn terwijl de hoeven niet moeten geknipt worden. Begin jaren tachtig was het toekomstperspectief voor dit ras weinig hoopgevend.

In die periode gaf Van Alphen zijn job als opvoeder bij mentaal gehandicapten op om veehouder te worden. Vandaag runt hij een bloeiend bedrijf met 25 zoogkoeien, 18 Andalusische paarden en vooral een schapenstapel van 1.300 stuks die voor driekwart bestaat uit Vlaamse Kuddeschape. Hij is beginnen fokken met “versleten” materiaal, maar door selectie en door veel vallen en opstaan zijn de kinderziekten uit zijn veestapel verdwenen. Of hij als redder van het Vlaams Kuddeschaap wil bestempeld worden? “Voorlopig is dat misschien het geval, al gaat het natuurlijk maar om duizend dieren”, relateert Van Alphen. “Anderzijds zijn er nog wel meer mensen die belangstelling tonen voor het Vlaams Kuddeschaap. Vaak komt de interesse uit Nederland, waar nog meer herders rondtrekken dan bij ons. Die appreciëren de bijzondere kudde-eigenschappen van mijn dieren”.

### Buizerds bij Opel

De schape van Van Alphen begrazen een areaal van 300 ha dat zich uitstrekt van de Nederlandse grens tot een aantal bedrijventerreinen die aansluiten bij de stad Antwerpen. De ene grond is de andere bodem niet. De Vlaamse Kuddeschape moeten niet alleen hun streng trekken op bedrijventerreinen, maar ook in 75 ha natuurgebied, op 45 ha havengronden, 25 ha dijken en 80 ha schorre. Dat zijn gebieden langs de Schelde die tweemaal daags onder water lopen. “Het Vlaams Kuddeschaap is in staat om intelligent om te springen met het springtij”, merkt Van Alphen op. “*Veel andere schape zouden er verdrinken. Bijvoorbeeld de Texel, een uitstekend vleesras, maar dat dier heeft geen uithouding en raakt snel in paniek*”. Van het totale areaal heeft Van Alphen 24 ha zelf in eigendom. De rest van het areaal krijgt hij van de stedelijke en Vlaamse overheid aangeboden om het tegen vergoeding te beweiden en te begrazen.

Van Alphen laat zijn schape en runderen niet zomaar wat lummelen. “De kuddes worden op de diverse ondergronden strategisch ingezet in functie van de ecologie. Zo vertoeven de runderen vooral op de sterk beboste stukken van parklandschape”, legt de schapenhoeder

---

## Verborgen onder het zand

---

uit. “Het is mijn bedoeling om de biodiversiteit te verruimen. Dat doe je nu eenmaal niet door gebieden te laten overwoekeren met wilde planten en onkruid. Dus dirigeren we de dieren naar de juiste percelen op basis van nauwkeurig uitgestippelde begrazingschema's”. Het systeem blijkt te werken. De grazende viervoeters brengen het bodemleven weer op peil. Her en der duiken het lepelblad en diverse bloemensoorten op, “veel dingen die vijftientig jaar geleden niet meer te zien waren”. In zijn graasgebied bespeurt Van Alphen ook de torenvlak, de tureluur en de wauw. Hij had al eens vier zeearenden op bezoek. Zelfs op de bedrijventerreinen van Opel zitten buizerds. “Voor natuurorganisaties ligt er nog veel werk op de plank om al die nieuwe fauna en flora in kaart te brengen”.

### ”Natuur heeft landbouw nodig”

Van de wol en het schapenvlees wordt Van Alphen niet rijk. Niet verwonderlijk dat Vlaanderen hooguit een handvol professionele schapenhouders telt. De opbrengst van de jaarlijkse scheerbeurt door een Australische schaapscheerder gaat naar de matrassenfabriek, maar die hele operatie is verlieslatend. Het hele jaar door levert Van Alphen biologisch vlees aan een slagerij in Herzele die de detailhandel bevoorraadt. Vanaf Pasen tot augustus behoren de vermaarde paaslammeren tot het aanbod.

“Onderzoek heeft uitgewezen dat de rendabiliteit fors stijgt wanneer de schapen zouden grazen op grasklaver”, weet Van Alphen. “Maar ik ben bewust een natuurboer en mijn schapen grazen op arme gronden”. Dus is de schapenhoeder afhankelijk van subsidies. Naast een ooi-premie krijgt hij een vergoeding voor zijn biologische teeltwijze, de instandhouding van het Vlaams Kuddeschaap en de meerwaarde voor natuur en landschap. “Maar die vergoeding voor het agrarisch natuurbeheer is ontoereikend”, aldus Van Alphen. “De mensen willen meer natuur en dan moet de overheid er ook voor willen betalen. Maar de waardering ontbreekt soms”.

Dochter Josien (22) heeft de schapenmicrobe zodanig te pakken dat ze al mee in het bedrijf is gestapt. Ze beseft dat het nodig is om mensen te blijven sensibiliseren. “Ik heb al voordrachten gegeven voor kleuters, bejaarden en autisten. Straks wil ik een cursus natuurgids volgen om de mensen nog veel meer te kunnen vertellen over de relatie tussen milieu, dier en mens. Zeker voor de stadsmensen is het belangrijk te blijven uitleggen dat ons schapenbedrijf een echte onderneming is, een echt landbouwbedrijf, en dat die landbouw ook noodzakelijk is, om bijvoorbeeld de natuur te onderhouden”.



### ***Prince Charles may go virtual,***

### ***Regional Gastronomy creates new opportunities!***

The Academy for Regional Gastronomy is concerned about the impact on global warming. Indeed since her founding this society without purpose of gain studies our food culture as a part of our culture within regions which will certainly be affected by the threat of global warming. Within its structure ideas, studies about our food history have been published. Concerned about the changes to come not only studies have been published but study tours have been worked out for a broader public.

Within this 5<sup>th</sup> annual International Colloquium the Academy is eager to invest knowledge and opportunities creating a large consensus between governments, local food producers, industries, farmers, cooks, hotel and catering schools, universities and tourist boards. Money won't be the only key factor changing attitudes, a wide communication trespassing mental and physical boundaries will be compulsory.

Within its objectives the Academy for Regional Gastronomy studies regional gastronomy confronting farmers with industries. Mankind has always created new crops, altering the food supply chain, cellars were built to preserve food, methods were created to nourish our needs.

Our main field of interest lies within a superb region confronting landscapes within the great rivers Scheldt, Maas and Rhine: the main gates for food supply for Europe. More than 700 million tons are transported to and from ports lying in a fertile region, once created by monks. In the years to come handling tonnage will be doubled. Indeed this land belonged to the seas, river beds sought their way to meet the sea. Marshes, huge river sponges, changed into meadows. Is the sea going to conquer this land once more?

Floods created new safety regulations. Flemish and Dutch governments dealing with the problem, generate new Delta schemes to protect our land. Controlled flooding areas are changing these low lands once more. The Academy is just a small body but within a Flemish-Dutch heritage platform. It is creating small cultural stepping stones, facing the opportunities to come with respect for our heritage.

Skimming our publications it would be better to present a case study. As research officers working within different regions of Flanders and the Netherlands the Academy wants to enlarge sustainability within a region which is highly industrialized. Study tours have been organized, papers have been published, books written.

The port of Antwerp covers an area of approximately 13,500 hectares. Skimming this area you may not find any cultural relics. Along the banks of the river Scheldt you may find the biggest chemical cluster in the world after Houston Texas. Situated in the bustling heart of Europe quite a lot of cargo is generated through this port. This port is the main fruit port of Europe, has a huge storage capacity for herbs, cacao beans, coffee, frozen food, sugar, crush sensitive products, barley, rice, malt, etc. If we are facing regional gastronomy and cultural heritage then a port will give you a bad carbon foot print. Lots of cargo is conveyed to Europe via ports. A refrigerated vessel can carry more than 300,000 boxes of bananas, a tanker carries more than 14,000 tons of frozen concentrated fruit juice. A constant food supply chain

nourishes the European Market. It would be easy to outburst, condemn this constant flow of goods and stick to Prince Charles' World.

HRH The Prince of Wales has been a tireless campaigner for the protection of the British countryside and its rural way of life. He has promoted the concept of sustainable development and has focused attention on issues relating to modern farming methods and the importance of organic agriculture and other mechanisms that reduce the environmental impacts of food production.

Indeed the Academy has the choice to follow HRH point of view. Are we going to eat less bananas and by doing so reduce our carbon footprint? As a society without purpose of gain the Academy faces the impact of global warming and shows her deep concern for declining fish stocks and the impact of the fishing industry on marine birds. The society wants to create a dialogue between governments, local heritage platforms, global industries interested in genetic modification, while doing so the Academy becomes a small voice of conscience. She joins the heritage force. It will be the still small voice, facing reality. She doesn't want to be ambiguous, but will support and study numerous conservation and environmentally concerned organizations. Some of these organizations include ecological farming, botanic gardens conservation, marine conservation, conservation of plants and gardens.

Conservation is good, prosperity and development might be another thing. While chemical plants - and now we are back in the port - are producing methionine, a sulphur-containing amino acid that is found in most proteins and an essential constituent of human diet, lycopene is found in tomatoes and used in ketchup and makes vegetable and sauce healthy.

Biotechnology is a key technology of the 21<sup>st</sup> century. It provides society with opportunities that include nutrition, agriculture, fine chemicals and bio based plastics. The knowledge of the world of genes and proteins is increasing day by day. Amflora is a genetically optimized starch potato for industrial use. Pulp is being used as feed. Positive evaluations of Amflora from the European Food Safety Authority (EFSA) repeatedly stated that Amflora is for humans, animals and the environment as safe as any conventional potato.

Indeed safety authorities should safeguard and carefully monitor production processes. Chemical clusters are now more than concerned with sustainable development. Our simple potato has changed the world and it is still going to. The Academy studied its ancestor, as a forgotten vegetable: parsnip, but cannot disregard modern technology either.

Back to the port we are confronted with the production of polyphenols. Brewing beer has been an old craft for ages. New technologies however are used nowadays. Although master brewers still respect the German 'Reinheitsgebot' which stipulates that only barley, hops and water can be used in brewing beer. No chemical seasoning or preservatives are allowed in brewing beer.

Modern beer production is a highly demanding production process. Constant quality should be well monitored keeping into consideration storage life, product safety and hygiene. A bottle of beer can be kept in the fridge or a cool cellar for about six months. After that period beer cannot be consumed any longer.

## Verborgen onder het zand

---

Master brewers at chemical plants create fine chemicals to stabilise beer. After a storage process beer will be purified to have it preserved. As a study society the Academy helps to communicate, but still respects the German Reinheitsgebot.

Back to the port, an area where landscapes meet, where there is friction, where sustainability is sought. Following the banks of the river people are confronted with brackish marshland. Just crossing the street a unique land in Western Europe is shown, an overwhelming nature reserve, a sponge system swallowing million tons of salt and brackish water. Is there still any fish in the water? Bob Dylan may have sung that the times were changing. For the chemical cluster they have. Forty years ago our rivers were heavily polluted. Nowadays the river is full with fish. There is pikeperch in the port area, sole in the river, in a heavily industrialized area!

The river basin of the Scheldt is located in three countries. The water management in each of these countries is different. To improve the water quality of the Scheldt and her tributaries every country has taken measures. During the last decade it became clear that three different ways of water management would not have the desired effect. Therefore in 1994 The Netherlands, Wallonie, Vlaanderen, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest and France signed a treaty. This led to the foundation of the International Commission for the Protection of the Scheldt. This commission, along with other commissions, tries to get to a better harmony in water management.

While discovering new opportunities the Academy detects and registers. She meets scientists and draws papers. Communication to a broader platform will put everything into perspective. Preserve nature is one thing: the river remains a remarkable cradle. It is undergoing a natural recovery process. Create safety is another thing. Strolling along the dikes, following the fairway, people find out that this river is fed by fresh water. The land has to be protected from inundation. Higher dikes are constructed, barriers can protect low lands, a new land of valuable nature reserves swings along the curves of the river.

To avoid floods polder land is levelled, tidal basins have to protect our low lands: once more a threat for our heritage, but a necessity to preserve a densely populated area. Obstruction is met, farmers see their land turned into new wetlands. A port surrounded by orchards, rich fields with crops of wheat, beet sugar, corn,... Milk cows grazing in the meadows. A main port placed under the European Birds' directive with little tidal fishing ports. A small spine of a church tower gazing towards a dazzling container site: the gate to Europe at its best. Where is our cultural heritage? It isn't gone: a port's nomad wanders about dikes, strolls around with his flock of Flemish sheep, long lost but now a living breed of 1,000 animals, protecting dikes, eating salty plants. Their meat becomes salty: the 'pré sellé' of Flanders!

This dazzling port area is constantly referring to a rich history. Once conquered by the French, the Spanish, the Dutch, occupied by the Germans and liberated by the Allies. Toponyms carry their own story about a land which disappeared, about meadows filled with madder, a carrot which is dried and grinded and used as dyestuff. Even now you will find farmers growing flax in the vicinity of the port.

Within its boundaries old fortresses rise up, little islands surrounded by industries and cargo handling companies. Old parts of villages protected by the Flemish government still tell their own stories. Biscuit bakeries were found behind brick walls in the fortress of Lillo. Windmills are protected by chemical plants, church spires rise up between huge warehousing facilities.


## Verborgen onder het zand

---

The pounding heart of Europe unveils a rich patrimony. A port area which deals with its ecological footprint trying to reduce the carbon dioxide emissions. But even in this Delta region CO2 will be conveyed through pipelines and reused in glasshouses. Indeed a port carries its history although its constantly changing. A huge triangle and a river running in between. A river filled with fish, surrounded by marshes, cities which have to be protected from floods. The Academy creates cultural stepping stones while skimming this area, presenting a chemical cluster, confronting visitors with their way of living, facing reality with a firm view to safeguard our cultural heritage.

Not only our soil but also our seasons will reduce our carbon footprint. Respecting the seasons and the region we live in and see to it that less goods will be transported, but running errands in a supermarket tell us another story about shrimps which are coming from Asia, strawberries from Israel sweeten our pies and pastries, green beans are coming from Africa, living eel is flown to Belgium ready to be used as a regional product! It is a strange world we live in, master Jack. While pondering with our port's shepherd, his flock of sheep grazing, we enter a truckers' restaurant. We order lamb stew and a bowl fresh soup made of Belgian endive. I know that at least this Belgian endive with its typical flavour is coming out of a Flemish region. Flavouring is done with shrimps coming from Zeeland. I hope they were not peeled in Morocco! Nearby fishing boats still carry fish, shrimps and eel. Lamb stew tastes delicious because our cook made the stew with the sweet carrot of parsnip. The story of eel caught in the mud flats of the river Scheldt flavours our recipe and refers to our heritage.

Dirk Brentjens  
Vice President of the Academy of Regional  
Gastronomy  
2008-12-23



*“Ik ben er mij goed van  
bewust dat erfgoed niet iets is  
uit het verleden. Het hoort  
thuis in een continuüm, iets  
wat er was, wat er is en wat  
er straks ook nog zal zijn.”*

*Bo Coolsaet, voorzitter VCM,  
in VCM contact  
Jaargang 16, maart 2009.*

17-08-2010

---

<sup>i</sup> Bron: P. Scholliers, “A century of real industrial wages in Belgium, 1840 -1939”, in P. Scholliers & V. Zamagni (eds), Labour's reward, Aldershot, 1995, pp. 106-137, 203-205; VUB bib 330.1 G SCHO 95).