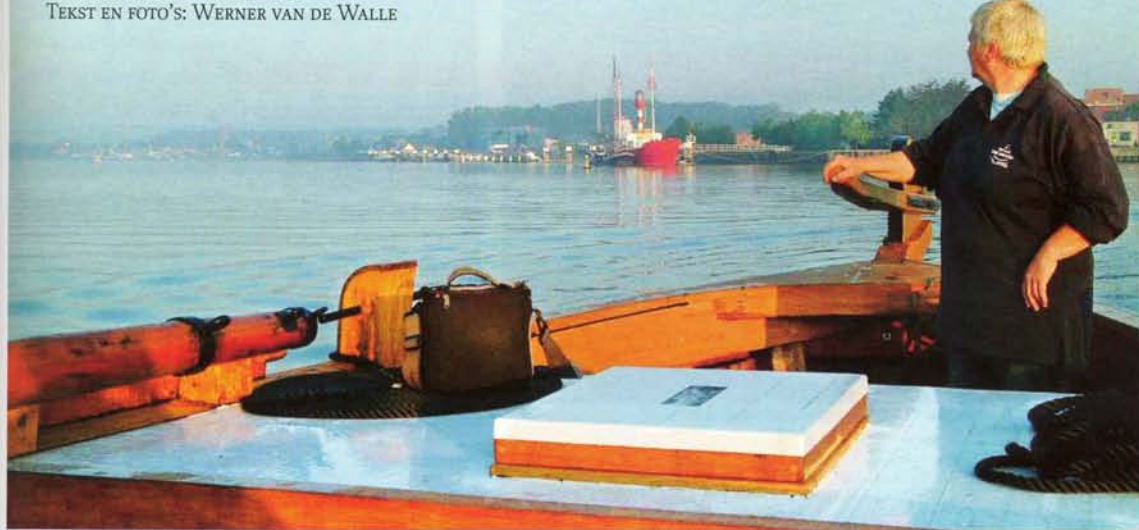


De hengst D'en Bruinen na complete restauratie in Rupelmonde te water

TEKST EN FOTO'S: WERNER VAN DE WALLE



De eerste proefvaart met D'en Bruinen voor Rupelmonde.

Onder: Vlak en onderste huidgangen zijn vernieuwd.

Ook in Vlaanderen gebeurt veel op het gebied van restauratie en behoud van historisch erfgoed. Een voorbeeld daarvan kunt u hierna lezen in een verslag van Werner van de Walle. Al jaren is hij de drijvende factor achter het tijdschrift Ruimschoots, een Belgische evenknie van Spiegel der Zeilvaart.

Het was me het weekendje wel, die twee dagen in september in Rupelmonde. Een schip te water gelaten en een klokkentoren in ere hersteld. Reden voor een Vlaams feest met Bourgondische proporties.

Rupelmonde? De platbodemigenaren onder u, en ondertussen ook wel enige sleepschippers, hebben er vast al van gehoord. Een slaperig dorpje aan de Schelde, een kleine twee uur varen van Antwerpen. Deze, slechts kleine gemeente heeft echter wel een groot(s) verleden. Zij lag namelijk honderden jaren letterlijk in een frontgebied. Op de linkeroever van de Schelde - die tot laat in de middeleeuwen de grens vormde tussen het graafschap Vlaanderen - een leen van de Franse koning en dus deel van Frankrijk. Aan de overkant, op de rechteroever, het hertogdom Brabant - schatplichtig aan de Duitse keizer van het Heilige Roomse Rijk. Vandaar ook de burcht met zeventien torens. Hoewel we deze alleen nog maar aantreffen op de schetsen van de 17^e-eeuwse bibliograaf Antonius Sanderus. De burcht was een gelijke van het veel bekendere Gravensteen in Gent, dat nog wel in al zijn glorie overeind staat.

In Rupelmonde verliep het allemaal anders. Aan het eind van de 17^e eeuw voerden Franse troepen een fatale aanval uit vanaf de overkant. Zij maakten daarbij de burcht met de grond gelijk. Een deel van het puin werd later gebruikt om de plaatselijke Onze-Lieve-Vrouwekerk te bouwen. Van het eens zo trotse kasteel is alleen nog de voet van één toren over. Deze is begin de 19^e eeuw met baksteen opnieuw opgetrokken. En wel tot de hoogte van een belvedere: een buitenverblif voor hoge heren, zeg maar die van de

zeer adellijke familie Vilain XIII, overigens met vertakkingen naar het Zeelandse Wissenkerke op Noord-Beveland. Het zal wel de ironie van de geschiedenis zijn dat de resten van het kasteel op de rechteroever, Fort Sinte-Margriet, vanwaar de strafexpeditie naar Rupelmonde vertrok, elf jaar geleden helemaal van de aardbodem verdwenen. De grondvesten worden sindsdien overspoeld door de vernieuwde toegang tot het Zeekanaal naar Brussel, dat thans op deze plek vlak naast de Rupel in de Schelde uitmondt.



Restauratie in Vlaanderen



Nagenoeg het hele spantenwerk van D'n Bruinen werd hernieuwd.

Dé reden evenwel waarom Rupelmonde bij de varenden bekend is, heet Mercator. Geraard de Cremer, de marktkramer, die naar Renaissancistische gewoonte zijn naam verlatijnste tot Gerardus Mercator, werd hier in 1512 geboren. Hij is - naast mathematicus, cartograaf en instrumentenbouwer - de man die erin slaagde de bolvorm van de aarde op een plat vlak over te brengen. Die naar hem genoemde projectie houdt tot op heden stand op onze zeekaarten, ook al wordt zij onwerkzaam op hoge breedtegraden. Maar ook

Zomer 2005 kreeg het nieuwe casco weer vorm: de onderste gangen zijn al hersteld, terwijl de nieuwe oplangers er bovenuit steken.



dit verhaal eindigt slecht. Na zijn studies aan de Katholieke Universiteit van Leuven wordt Mercator beschuldigd van ketterij. Op zich was je dat snel, maar hij belandt daarmee achter de tralies in de burcht van...Rupelmonde. De burcht heeft haar glorie tijd dan al achter de rug en doet slechts nog dienst als staatsgevangenis. Het is voor de man voldoende om na zijn vrijlating het land te verlaten. Hij vertrekt naar de streek van Duisburg, waar zijn vaders familie vandaan komt. Daar heeft hij het grootste deel van zijn

wetenschappelijke arbeid afgeleverd.

Na de glorie dagen van Rupelmonde verschrompelde en verpauperde deze woonkern. Zij werd door de burens enkel nog spottend bestempeld als 'de stede'. De twee molens, die er tijdens de middeleeuwen stonden, verdwenen. Wel rest nog de zogenaamde watermolen, daterend uit 1516 en daarom ook Spaanse Molen genoemd. Na zijn restauratie aan het einde van de 20^e eeuw is dit de enige, nog werkende getijdenmolen op het Europese vasteland (in Engeland is er ook nog een actief). De voorbije twee eeuwen leefde Rupelmonde van de visserij, de zoutziederij en de schipperij, terwijl langs deze hele Scheldestrook ook tal van - meestal kleinere - scheepswerven ontstonden. Halverwege de 20^e eeuw overvleugden twee ervan de rest. Aan elke kant van het dorp een. Stroomopwaarts, richting Temse en Gent, waren er de Nieuwe Schelde Werven. Stroomafwaarts, richting Antwerpen, groeide CNR, wat toen naar aloude Vlaamse gewoonte stond voor Chantier Naval de Rupelmonde. In de jaren 1990 echter haalde de intussen meer zelfstandige Vlaamse regering (dus niet de Belgische of federale) de grove borstel door de scheepvaartbedrijvigheid van het noordelijk landsdeel. Zij stopte grotendeels de subsidiëring, wat tot gevolg had dat deze industrietak niet meer leefbaar was. De meeste, zelfs grote werven gingen failliet of werden opgedoekt, met de Boelwerf uit het naburige Temse als luguber klapstuk.

In Rupelmonde werden in 1995 ook bij CNR de machines stilgelegd. Kort na de verkoop van het grootste deel van de terreinen aan een immobiliëngroep werden zelfs de gebouwen afgebroken. Mooie plannen vanuit de hoek van het varend erfgoed - een museumhaven en sluisoegang tot de Schelde, kleinschalige woongelegenheden en een combinatie van nautische activiteit met sociale tewerkstelling - bleven in het projectstadium steken. W4, ofwel 'water, werken, wonen in het Waasland', zoals het geheel was gedoopt, kwam ook niet van de grond. Het Waasland is de regio waarin Rupelmonde en haar koepelgemeente Kruikeke zijn gelegen. Toch wist de baardige Kruikeekse burgemeester Antoine Denert anderhalve hectare van dit gebied van acht hectaren af te prutsen. Hierbij zat ook een deel van de voormalige scheepshelling. Dit deel zat in de planning voor ruimtelijke ordening en werd ingekleurd als 'zone voor maritiem erfgoed', een primeur voor Vlaanderen. Met steun van de provincie Oost-Vlaanderen en van het Europese programma Interreg werd een loods opgetrokken. Dit heette officieel het 'Nautisch Informatie- en Documentatiecentrum' en was tegelijk bedoeld als werkhal voor kleinschalige scheepsbouw of



Vooraan de bodemplaat van de nieuw te bouwen lantaarn voor de torenspits van de OLV-kerk van Rupelmonde.

De kap van de lantaarn, met daarnaast de stijlen waarop die later moet worden geplaatst.



Schaliedekkers hebben de kap van de lantaarn met leien bedekt: een werkje voor specialisten.

–herstelling. Door Kruibeke was het in alle stilte opnieuw CNR gedoopt. Wat ditmaal staat voor Centrum Nautisch Rupelmonde.

Gemeenschappelijk waterland

Dat was één deel van het verhaal. Het tweede begint bij wijze van spreken aan het andere eind van de Schelde, in het Zeeuwse grensgebied tussen Holland en Vlaanderen. ‘Waterig gesproken’ is dat de Scheldedelta: het gebied van Ooster- en Westerschelde, onze gezamenlijke nautische navel. Daar kwam - bijna vanzelfsprekend - in de loop der eeuwen een gemeenschappelijke scheepvaart tot stand. Vaartuigen hadden tal van kenmerken gemeen en/of vaartuigen die ongemerkt en allicht deels ook onbewust onderling uitwisselden. Dat was niet in het minst het geval met de vele soorten ronde en platbodems die dit waterland bevolkten. Rond twee daarvan zijn heuse behoudsorganisaties gegroeid. De eerste, de oudste ook, is de Stichting Behoud Hoogaars, die dit jaar overigens haar 15de verjaardag vierde. Diverse van deze vaartuigen wist de vereniging van de ondergang te redden. Het koninginestuk is de YE (Yerseke) 36, die helemaal opnieuw in zijn oorspronkelijke staat werd gerestaureerd. Tot het kerngebied van SBH behoren de Zeeuwse eilanden, met Vlissingen, Veere en Arnemuiden als voornaamste ankerpunten.

In 1999 volgde een tweede organisatie, Stichting Tolerant; thans vereniging zonder winstoogmerk, aangepast aan de nieuwe Belgische wetgeving. Zij zit letterlijk op de grens: met leden in noordelijk Vlaanderen, maar ook in zuidelijk Nederland. Deze groepering trekt zich ook het

lot aan van een aan de hoogaars verwante platbodem, namelijk de hengst.

Hengsten zijn wat hoekiger en ruiger dan de slanke hoogaars met zijn schuin oplopende stevenbalk. Ze konden vrij hoge zeeën aan en dienden dan ook als meid voor alle werk: visser, beurtschip, veerboot, of werkschip. Van de hoogaarzen zijn er heel wat overgebleven, ook toen na

De ‘eerste burger van Rupelmonde’, Geraard Mercator, toont zich tevreden met de in zijn eer herstelde torenspits.



Restauratie in Vlaanderen



Op een zonnige zaterdagmiddag in september glijdt de gerestaureerde mosselhengst D'n Bruinen langzaam weer het water in. Uiterst links herkennen we de baardige burgemeester van Kruibeke, Antoine Denert.

de Tweede Wereldoorlog het zeilend visserijbedrijf ter ziele ging. Al tijdens het Interbellum waren vele van deze schepen een tweede leven begonnen als jacht voor de betere burgerij met in Antwerpen de ook Franstalige bourgeoisie. Maar ze werden ook nog nieuw gebouwd: met een kajuit in plaats van een bun voor de vis. Dat geluk kende de hengst niet. Van de vele honder-

den die begin de 20^e eeuw de Scheldedelta bevolkten, blijven er thans nog vijf over. Twee daarvan zijn eigendom van Tolerant: D'n Bruinen, in 1902 gebouwd en gestart met het visserijnummer PI (Philippine) 77, en de kleinere Pegasus. Eén hengst is eigendom van SBH, de TH (Tholen) 49, en twee zijn in privé-eigendom: de Jan Korneel (ex TH 5) en de Jonge Joseph.

Het visserijnummer PI 77 (Philippine) was het eerste dat D'n Bruinen ooit kreeg (daarop volgden Harlingen en Yerseke). Het werd opnieuw aangebracht op de boeg van het gerestaureerde schip, dat thans Rupelmonde als nieuwe thuishaven krijgt.



SBH en Tolerant waren zich als behoudsvereniging dan ook terdege bewust van het kostbare goed dat zij in handen hadden. Om dit voor het nageslacht te bewaren konden zij rekenen op hulp via het programma Interreg binnen Euregio Scheldemond, en op de hulp van de provincies Zeeland en Oost-Vlaanderen.

In juni 2006 werd de TH 49 na een grondige restauratie weer te water gelaten in Vlissingen. Dat gebeurde nabij de zogenaamde Timmerfabriek, het enige restant van de inmiddels afgebroken scheepswerf De Schelde. Deze is inmiddels meer oostwaarts verhuisd om plaats te maken voor een compleet nieuw stadsdeel.

Verhuizen deed ook SBH. Op vrijdag 8 september was de technische oplevering van het hoofdkwartier in de eeuwenoude en ondertussen grondig gerestaureerde scheepswerf Meerman te Arnemuiden. Op grondgebied en met medewerking van de stad Middelburg. De dag erna gleed van de CNR-helling te Rupelmonde D'n Bruinen weer in het Scheldewater. Die gezamenlijke opstoot van nautisch-erfgoedkoorts moet de weergoden blijkbaar welgevallig zijn geweest, want ze zorgden beide keren voor een stralende zon. Veel volk op de been, (veelbe)lovende toespraken, tijd dus om een feestje te bouwen. Daar deden ze in Rupelmonde nog een schepje bovenop, met - voor zover nodig - het smakelijke alibi dat D'n Bruinen in zijn vorig leven een mosselhengst was geweest. Niet dienend om te vissen weliswaar, maar wel om de waar zo vers mogelijk naar het Zuiden te brengen. Tot zelfs in het Noord-Franse Roubaix, zoals blijkt uit een foto uit de oude doos. Het werd dus een mossel-feestje daar aan de Scheldekant, met alles erop en eraan. Een parade van klassieke schepen, zoals platbodems en andere, op de achtergrond en in aanwezigheid van actrice/zangeres Antje De Boeck, bekend van de tv-reeks Stille Waters en precies om die reden gevraagd als meter van het schip.

Het feest was natuurlijk compleet toen de dag daarna op het nabijgelegen dorpsplein de lantaarn weer op de Onze-Lieve-Vrouwentoren werd gehesen. Die was in de loop van 2003, kort vóór de droogzetting van D'n Bruinen, van zijn poten gezaagd en naar beneden getakeld wegens onvoldoende veilig. Daar stond het afgezette kunstwerk een tijdlang troosteloos op een graspleintje naast de kerk, tot werfleider Cees Droste van CNR voorstelde het mee op te nemen in de restauratiewerkzaamheden van de platbodem. Zelfde hout en gelijkaardige aanpak, luidde de rede-nering. Het duurde echter tot een plaatselijke timmerman-op-rust zich aanbood om de klus te klaren, dat er schot in de zaak kwam. De lantaarn groeide vanaf dat moment gelijkmatig met de

Restauratie in Vlaanderen



Boven: Maandagochtend 11 september: proefvaren onder opkomende zon in de ochtendmist.

Rechts: Het volgende restauratieproject van de vzw Tolerant werd nog dezelfde dag in de CNR-loods binnengebracht: de hengst Jan Korneel. Daterend uit 1908 en bedoeld om opnieuw in visserman-uitvoering te worden gebracht, dus met verwijdering van de later opgebouwde kajuit.



Onder: D'n Bruinen weer in haar element: van de vloot begeleidente klassieke vaartuigen maakte o.m. de gerestaureerde viskotter Jacqueline-Denise (rechts op de achtergrond) uit de Vlaamse badstad Blankenberge deel uit.



namelijk met de hengst - verschijnt er volgend jaar een boek over dit scheepstype. Het is van de hand van wijlen Jules Van Beylen, die als ere-conservator van het Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen diverse standaardwerken over de zeilende scheepvaart op zijn naam heeft staan. Vaak handelden die over platbodems, zoals de hoog-aars, de botter en de Antwerpse knots. Het laatste bestond nog slechts als manuscript, toen Van Beylen in 2000 na een slepende ziekte overleed. Enige jaren later verklaarden zijn weduwe en kinderen zich bereid het werk toch uit te geven. Zij vonden bij SBH en Tolerant de nodige praktische steun en bij de provincie Oost-Vlaanderen de bereidheid om het boek in een reeks prestigieuze monografieën op de markt te brengen. Ook Zeeland liet zich niet onbetuigd. Voor voorjaar 2007 kunnen we alweer een feestje op de agenda zetten; ditmaal om onze bibliotheek te verrijken.