

Getijden

De nieuwsbrief van wal tot schip, van sluis tot dok

Editie 6, 2018

Voorwoord



De zomer van 2018 zal worden geboekstaafd als lang, heet en droog. Warmterecords werden gebroken: moeder aarde warmt op en we zullen het geweten hebben. Hopelijk wist U, beste lezer, wat verkoeling te vinden op of langs het water en heeft U kunnen genieten van het vele erfgoedmoois wat er te bewonderen valt. In Getijden 6, die nu op uw beeldscherm prijkt, zijn Marcel Schoeters en Justin Gleissner er weer in geslaagd om watererfgoednieuws te brengen uit heel Vlaanderen.

Weer doen we een oproep om ons al wat U wetenswaardig vindt, te mailen. Getijden zal al uw berichten met een steeds groeiend lezerspubliek delen om te proberen ons watererfgoed in al zijn verscheidenheid zo ruim mogelijk bekend te maken. 2018 was niet alleen een warm jaar, het wordt ook een verkiezingsjaar. Onder impuls van Watererfgoed Vlaanderen vzw en Water-rAnt vzw werd een werkgroep opgestart die een memorandum heeft opgesteld waarin ze haar wensen formuleert naar de volgende legislatuur om in Antwerpen een Maritiem Museum op te zetten, dat de havenstad verdient.

De werkgroep luistert naar de naam Waterkolk en groeide in drie bijeenkomsten uit tot een samenwerkingsverband tussen alle watererfgoedzorgers van Antwerpen. Het streeft naar een verbeterde, geïntegreerde samenwerking tussen de diverse organisaties en particuliere watererfgoedzorgers, een versterkte zichtbaarheid, het efficiënt inzetten van mensen en middelen, een synchronisatie en verdediging van algemene en 2 specifieke belangen. Behalve Watererfgoed Vlaanderen en Water-rAnt, zaten ook de vrijwilligers rond

de Antwerpse Havenkranen, het Rijn- en Binnenvaartmuseum vzw, de vrijwilligers rond de West Hinder 3, het Natiënhuis, De Vrienden van het Scheepvaartmuseum, het MAS en de Monumentenwacht Vlaanderen rond de tafel. Het memorandum dat uit deze vruchtbare besprekingen ontsproot, wordt momenteel op dt- en andere fouten gecorrigeerd en krijgt U beslist te lezen in onze volgende Getijden. In afwachting geven we U graag rendez-vous op de tentoonstelling 'Ons Maritiem Erfgoed' die loopt vanaf 21 september in het Natiënhuis te Antwerpen. Meer hierover leest u onderaan deze Nieuwsbrief.

Eddy Stuer

Open Monumentendag zet ook watererfgoed in de kijker



De voorbije Open Monumentendag kon uiteraard niet om het watererfgoed heen. Let op: de opsomming die volgt is zeker niet volledig! Diest (Vlaams-Brabant) toonde zijn Ezeldijkmolen. In de Limburgse watermolens gaven de molenaars tekst en uitleg.

In Oostende kon je terecht in het Provinciedomein Raversyde, in Oostduinkerke in Navigo, in Beernem kon je het Museumschip Tordino bezoeken, in Zeebrugge de 'Askoy II' van Jacques Brel, in Blankenberge De Scute en het huisje van Majutte.

In Gent kon je wandelen langs het industriële havenerfgoed. Ook de scheepswerf van Baasrode zette zijn deuren open. Een andere publiekstrekker was Tolerant in Rupelmonde, waar hard wordt gewerkt aan een replica van de (H)eemster, een oud Vlaams binnenschip.

Deze werf heeft ook 2 jachten van de collectie onder de Scheldekaaien onder haar hoede genomen. Foto 1 toont de 'Dolfijn II', een Zeeuwse hoogaars in 1929 gebouwd op de werf Duivendijk in Tholen. De besteller was de Antwerpse graficus Rudolf Schönberg.



In Antwerpen kon het publiek kennis maken met het Zuiderpershuis en een kijkje nemen op het Droogdokkenpark (foto 2), waar het nieuwe Maritiem Museum zijn stek moet krijgen. Daar ligt momenteel ook het lichtschip West-Hinder 3 op restauratie te wachten.

De bezoekers werden er vergast op geleide wandelingen en konden vanaf de

bovenverdiepingen een kijkje nemen op het Belvédère aan de schelde, dat een onderdeel is van het maritiem park. (Foto's: Marcel Schoeters)

Stadsdichter schrijft gedicht voor Droogdokkeneiland



Stadsdichter Maud Vanhauwaert schreef op vraag van het MAS een stadsgedicht voor de site van de Droogdokken. Een versregel uit het nieuwe stadsgedicht 'Soms is het gewoon wachten' werd in bewegende letters aangebracht op het hoofdgebouw. In het gedicht spreekt een moeder haar kind aan. Ze vertelt het kind dat zij het altijd zal willen opvangen. Je zou kunnen zeggen dat zij een droogdok aanbiedt waar het kind altijd weer op krachten kan komen, vooraleer het weer het ruime sop kiest. Het gedicht spreekt ook over de moeite die het een moeder soms kost om haar kind los te laten. Het eindresultaat is te danken aan vormgever Jelle Jespers en bouwer Sam Van Brempt (Foto: Musea en Erfgoed Antwerpen)

Stadssleepboot T70 voorgoed beschermd



Ook in het droogdok ligt de stadssleper T70, samen met 6 gelijkaardige vaartuigen in 1968 gebouwd bij Scheepswerf Sint-Pieter in Hemiksem. De zeven sleepers met nummer 70 tot 76 werden tussen april en november van dat jaar geleverd. De twee Voith-Schneider propellers per schip werden besteld bij Voith in Heidenheim. De hoofdmotoren werden door ABC uit Gent geleverd. De scheepswerven Sint-Pieter bouwden de romp en assembleerden alle onderdelen.

De sleepers hadden een grote manoeuvreerbaarheid en konden in ongeveer 37 seconden ter plaatse rond hun eigen as draaien. Vermits ze in alle veiligheid zeeschepen van een groot tonnage moesten slepen in de haven was een grote trekkracht nodig. Er werd ook geïnvesteerd in het comfort van de bemanning door te zorgen voor een hoge zichtbaarheid vanuit de stuurhut en een akoestische isolatie van het motorcompartiment. Daarnaast werd de 70-reeks bedacht om als ijsbreker en brandweerschip te functioneren. Het bovenstaande exemplaar kreeg van de bevoegde minister Geert Bourgeois een voorlopige bescherming toegekend. (Foto: Vlaamse Gemeenschap)

Kempisch Kanaal herleeft op IJzerlaan



Er stroomt opnieuw water door de IJzerlaan, ongeveer op de plaats waar 80 jaar geleden nog het Kempisch Kanaal liep. Het nieuwe kanaal leidt het water van het Lobroekdok naar de Schelde. Onder het kruispunt van de IJzerlaan met de Noorderlaan ligt een oude sluis die een overblijfsel is van het bovengenoemde kanaal dat vroeger Antwerpen met Herentals verbond. De sluis en de kademuren werden gedeeltelijk hergebruikt voor de aanleg van het nieuwe IJzerlaankanaal. De vernieuwde sluis vormt de verbinding tussen het IJzerlaankanaal en het Asiadok.
(Foto: Marcel Schoeters)

Permanente Scheldec commissie, een historisch monument



Zoals alle topambtenaren in de Vlaamse administratie had ook kapt. Jacques D'Havé, als administrateur-generaal van MDK (Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust) recht gehad op een afscheidsreceptie ter gelegenheid van zijn pensioenstelling per 1 augustus. Maar in zijn geval

komt daarvan niets in huis en dat heeft D'Havé zelf zo gewild. In de plaats verkoos hij dat het daartoe voorziene budget zou worden besteed aan de uitgave van een album waarin de nog jonge geschiedenis en de werking van het Agentschap wordt geschetst.

Dat werd dan een fraai en rijkelijk geïllustreerd boekwerk dat ook de verwezenlijkingen in de verf zet van MDK; het agentschap, dat de voormalige Administratie Waterwegen en Zeewezen heeft vervangen, dat in augustus 2006 door D'Havé zelf mede boven de doopvont werd gehouden en dat hij de volgende twaalf jaar ook heeft geleid.

Twaalf jaar MDK geeft ook een duidelijk inzicht in de toch wel complexe structuur van het Agentschap dat opgedeeld werd in twee onderafdelingen: 'Kust' en 'Scheepvaartbegeleiding' met daarnaast de Diensten 'Autonoom Beheer Loodswezen' en 'Vloot' en een stafdienst. Samengevat draagt MDK zorg voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse

havens en is verantwoordelijk voor de beveiliging van de kust tegen overstromingen.

Kapt. D'Havé leidde ook de Vlaamse delegatie in het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB), samen met Nederland, van het Scheldegebied. Het is een welhaast historische instelling die zijn oorsprong vindt in het GNB-verdrag tussen België en Nederland van 1839 dat in artikel 9 de oprichting voorziet van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart. Deze PC controleert de trafiek op de Schelde en de vaarwegmarkering en is volledig verantwoordelijk voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Westerschelde en op de aanlooproutes, alsmede op het kanaal Gent-Terneuzen en op de Beneden-Zeeschelde. Het Agentschap kan daarvoor een beroep doen op circa 1.270 medewerkers, van wie de meesten volcontinudienst verrichten. Het heeft ook meer dan veertig vaartuigen te zijner beschikking.

Twaalf jaar MDK is dus niet alleen een naslagwerk met een grote documentaire waarde; administrateur D'Havé geeft daarin ook een overzicht van de verwezenlijkingen die MDK in diezelfde tijdspanne heeft gerealiseerd. Het boek in een oplage van 3.000 exemplaren, is niet in de handel verkrijgbaar. Het werd bedoeld voor de "inner circle"; het cliënteel van de Vlaamse havens, de talrijke relaties van het Agentschap en het eigen personeel. Wel te raadplegen op http://repo.baas.supply/1804012_MDK/. (Justin Gleissner, foto: MDK). De foto toont de 'Wandelaar, het vlaggenschip van MDK.

Themis II wordt opgeknapt, maar is nog niet vaarklaar



Nadat de overheidsdienst Mobiliteit al 116.000 euro had gereserveerd voor onderhoudswerken aan het schoolschip Themis II, heeft nu ook het ministerie van Onderwijs zijn duit in het zakje gedaan door hetzelfde bedrag op zijn begroting te voorzien. Nu de financiering rond is, staat niets nog de restauratie van het opleidingsschip in de weg, zo laat een opgetogen Roel Buisseret weten. Hij is

directeur van De Scheepvaartschool/Cenflumarin, de instelling op de Antwerpse linkeroever die de Themis II gebruikt voor praktijklessen binnenvaart.

De Themis was niet vaarklaar bij het begin van het schooljaar in september. "Het zal helaas iets langer duren. De werken moeten grondig worden voorbereid en openbare aanbestedingen uitschrijven vergt ook tijd. Dan moet er een geschikte werf worden geselecteerd en nog zo veel meer", aldus R. Buisseret. Samen met de technici van DAB Vloot, die de Themis

beheert, is hij van oordeel dat januari 2019 een meer realistische deadline zal zijn voor het opnieuw in de vaart komen van het opleidingsschip.

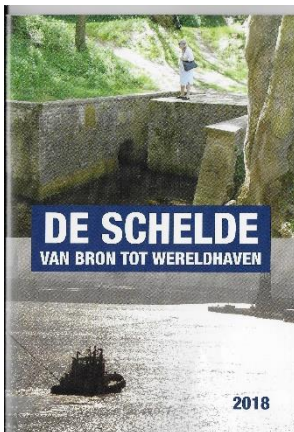
De studenten van Cenflumarin zullen actief worden betrokken bij de voorbereidingen van de werkzaamheden en zij zullen, eens het schip op de zaat zit, de vorderingen ook actief kunnen opvolgen en observeren, wat in de vakoverschrijdende vakken als leerstof zal worden meegenomen. (tekst en foto: Justin Gleissner)

Een antiek Grieks achterstevenbeeld: de 'Dansende Sater van Mazara'



Dit mooie stukje watererfgoed pur sang is te vinden in de Siciliaanse vissershaven Mazara. Het werd in 1988 door vissers gevonden in de Straat van Sicilië. In 1987 hadden dezelfde vissers ook al een been gevonden. Het bleek deel uit te maken van het beeld dat ze een jaar later opvisten. Aanvankelijk dachten de archeologen dat het beeld de god der Winden Aeolus voorstelde. Uit vergelijkbare afbeeldingen op aardewerk, kreeg de hypothese van de 'Dansende Sater' echter de voorkeur. Uit wat er nog rest van de aanhechtspunten op de rug van het beeld, concludeerden de archeologen ook dat het zou gaan om een achterstevenbeeld, een pendant dus van een boegbeeld, maar dan gericht naar de scheepszijde en niet naar het water. (Foto: Marcel Schoeters)

ESPA stelt vernieuwde Scheldebroschure voor



De vereniging van maritieme en logistieke journalisten en publicisten ESPA heeft een fors geüpdatete versie gepubliceerd van de brochure 'De Schelde van bron tot wereldhaven'. Ze werd op 27 juli jl. voorgesteld in het Havenhuis. De tocht vertrekt in het dorp Gouy, niet ver van Saint-Quentin, waar de Schelde ontspringt. De vernieuwde en uitgebreide brochure is van de hand van Staf De Lie, Freddy Michiels en Fons Schrijvers. Ze besteedt aandacht aan alle bezienswaardigheden tussen Gouy en Antwerpen. Het 32 pagina's tellende boekje is uitgebracht in een oplage van 7.500 exemplaren. Belangstellenden kunnen gratis een exemplaar ophalen aan de balie van het Havenhuis of via een mail aan freddy.michiels@skynet.be

Havenbedrijf plaatst nieuw infobord op terrein van Scheldebron



Op 15 september organiseerde het Havenbedrijf Antwerpen een bezoek aan de bron. Het GHA is immers sinds 15 oktober mede-eigenaar van het terrein waar de bron op ligt. Dat zit zo. Gouy werd tijdens de Eerste Wereldoorlog zwaar getroffen. Van burgemeester Frans Van Cauwelaert kreeg het 100.000 oude Belgische franken toegestopt voor de wederopbouw van de belangrijkste gebouwen.

Midden jaren '80 luidde schepen Wim Geldhof de noodklok over de staat waarin de Scheldebron zich bevond. Het terrein, dat in private handen was, werd door de lokale boeren gebruikt als

vuilnisbelt.



Uiteindelijk kon het 20,5 are grote terrein, dat uitsluitend aan de linkeroever van de bron is gelegen, worden aangekocht door de Frans-Belgische vereniging. 'Association Franco-Belge de la Source de l'Escaut'. Daarin participeerden ESPA en de gemeente Gouy ieder voor de helft. Op 15 oktober 2008 droeg ESPA zijn deel echter over aan het Gemeentelijk Havenbedrijf.

Marc Van Peel maakte toen van deze gelegenheid gebruik om –samen met de gemeente Gouy - 'Vivat Scaldis' op te richten. Dit initiatief reikt om de 2 jaar de 'Orde van de Grootbewakers van de Vrije Schelde' uit. Deze keer ging de hulde naar Georges Flamengt, burgemeester van het Nord-Franse Saint-Python, omwille van zijn grote ecologische verdienste voor de Schelde in Frankrijk

Het GHA liet onlangs een nieuw infobord plaatsen aan de ingang van het terrein. Op de foto staan de burgemeester van Gouy, Moïze Denison en havenschipen Marc Van Peel. (Foto's: Marcel Schoeters)

Niet te missen watererfgoed: het ondergrondse kanaal van Riqueval



Het gezelschap bracht ook een bezoek aan het ondergrondse kanaal van Riqueval, gelegen in de nabijgelegen gemeente Bellicourt. Het kanaal heeft een lengte van iets meer dan 5,6 km. Het verbindt het kanaal van St.Quentin met het bekken van de Somme of de Schelde. Het was Napoleon himself die het kanaal tussen 1802 en 1810 liet uitgraven en hakken door dwangarbeiders en krijgsgevangenen. Aanvankelijk werden de schepen door boottrekkers gesleept.

Op het einde van de 19^{de} eeuw werd deze taak overgenomen door paarden, die een op een schuit gemonteerde rosmolen bedienden. Sedert het begin van de 20^{ste} eeuw zijn het elektrisch aangedreven slepers die deze taak uitvoeren. Zij trekken daarbij een ketting over de bodem van het kanaal. Van de nog gebruikte slepers dateert de ene uit 1918 en de andere uit 1924. Een derde sleper ligt bij de ingang van het museum, ingericht als tentoonstellingsruimte.

Boeienlegger 'Doel' wordt allicht B&B



De vzw Behoudsvereniging Bebakeningsschip Doel heeft een kandidaat-koper voor de boeienlegger 'Doel'. Het schip is weliswaar beschermd, maar kon omwille van het uitblijven van wetgeving nog niet worden gerestaureerd. De kandidaat-koper is een personeelslid van de DAB Vloot. Hij zou de 'Doel' willen ombouwen tot een B&B, zegt de secretaris van de vzw Ludo Pauwels. Momenteel ligt de 'Doel' nog aan kaai 140.

Het bebakeningschip werd gebouwd in 1952 in opdracht van de Belgische staat om voornamelijk te worden ingezet voor het onderhoud van de bebakening op de Zeeschelde. Naast deze hoofdopdracht werd het schip ook ingezet voor hydrografische waarnemingen. De boot werd specifiek ontworpen, gebouwd en uitgerust in functie van het uitzetten en ophalen van de boeien met hun anker en ankerketting. Het bebakeningsschip 'Doel' werd vanaf 1980 vervangen door grotere schepen zoals de 'Lillo' en de 'Dijle', omdat de boeien en hun ankers steeds groter en zwaarder werden. Aanvankelijk had de vzw het schip in bruikleen, maar in 2003 verwierf zij de volledige eigendom. (foto: Marcel Schoeters)

Houten mijnenveger 'Knokke' gaat naar 'Dokske'



Ludo Pauwels is ook betrokken bij de vereniging die ijvert voor het behoud en de restauratie van de kustmijnenveger M931 'Knokke', in het Kempisch Dok. Het is een houten schip, gebouwd bij Béliard, Crighton & C° in Oostende en afgeleverd op 24 april 1955.

Het schip is gebouwd naar analogie van de in de VS gebouwde AMS 60-klasse. Het heeft een houten romp en een motor van niet-magnetisch staal. De 'Knokke' is uitgerust met akoestisch, magnetisch en mechanisch mijnveegtuig. De Belgische marine had het schip in gebruik tot 1978.

Volgens Ludo Pauwels is het de bedoeling om de 'Knokke' een vaste ligplaats te geven in het 'Dokske' in Merksem. Om het schip daar te krijgen, moet echter eerst de brug van het Sportpaleis –officieel de 'Gabriël Theunis brug' zijn verhoogd. Dat zal pas in 2020 –of later- het geval zijn. (Foto: Marcel Schoeters)

'Napoleon' ligt in Beerse te wachten op opknapbeurt



De 'Napoleon', in 1929 op de werf in Baasrode gebouwd als communicadeau voor Robert Van Praet, de zoon van de toenmalige werfeigenaar Armand, wordt door het metaalbedrijf De Visscher uit Beerse opgeknapt. De huidige eigenaar Leon Verhaegen zei tegen Gazet van Antwerpen dat hij het schip van de hand wil doen.

Dat geldt trouwens ook voor zijn andere schip, de 'Ouderhoek', dat in januari 2017 even zonk in het Bonapartedok. Volgens Verhaegen is De Visscher beter uitgerust voor de restauratie dan eender welke scheepswerf. Vooral de romp is er volgens hem erg aan toe.

In 'Getijden' van november 2017 wisten we toch te melden dat de scheepswerven van Baasrode het schip zelf graag in handen zouden krijgen. De Napoleon is prachtig voorbeeld van een modelschip uit de jaren 1920. (Foto: Vlaamse Gemeenschap)

Royerssluis wordt vernieuwd en verbreed



De in 1907 in gebruik genomen Royerssluis wordt parallel met de werkzaamheden aan de Oosterweelverbinding grondig vernieuwd. In feite moet de oude sluis er aan geloven. Momenteel is ze 182 m lang en 22 m breed.

De nieuwe versie wordt 36 meter breed en 230 meter lang. Dat laat toe om vierbaksduwkonvoien in te zetten. I.p.v. te voorzien in 4 sluisdeuren komen er maar 2, plus 2 ophaalbruggen voor het wegverkeer.

Alles samen zullen de werkzaamheden 3 tot 4 jaar duren. Dat betekent minstens 34 weken stremmingen voor het scheepvaartverkeer. (Foto: Marcel Schoeters)

Havenlandklassen brengen de haven tot leven voor tweede graad van secundair onderwijs



Naar analogie van bos- en zeeklassen kunnen leerlingen van de tweede graad van het secundair nu ook kennis maken met de haven. Voor deze 'havenlandklassen' sloegen PB Havencentrum – provincie Antwerpen, Havenbedrijf Antwerpen, de gemeente Beveren, Maatschappij Linkerscheldeoever, EGTS Linieland van Waas en Hulst, Stad Antwerpen, Agentschap Natuur en Bos) de handen in elkaar.

De eerste school die van het aanbod gebruik maakte was het GTI Beveren. De deelnemers arriveerden op 13 september aan de Londenbrug. Volgens havenschepen Marc Van

Peel is geen enkele biotoop zo divers als de haven. "Uit jarenlang georganiseerde boottochten voor de meest diverse gezelschappen komt steeds weer de verwondering naar voren over de omvang en de diversiteit van onze haven."

Provinciaal gedeputeerde Ludwig Caluwé voegde eraan toe dat de havenlandklassen ook passeren langs het Fort Liefkenshoek en het Verdrongen Land van Saeftinghe. Kris Deckers, algemeen directeur gemeentelijk onderwijs Beveren, onderstreepte het belang van de haven

voor zijn gemeente. Hij verwees naar de richting 'Haventechnieken' die op het programma is gezet, van waaruit heel veel leerlingen succesvol doorstromen naar een baan in de haven. (Foto: Marcel Schoeters)

Doel laat zich niet kisten



Dat Doel zich nog altijd niet wil laten kisten bleek uit de toeloop tijdens de 44^{ste} Doelse Feesten & Scheldewijding op 12 augustus. Traditioneel vond de jaarlijkse rommelmarkt plaats. Op diverse plaatsen, waaronder de kerk, waren verwijzingen te vinden naar het watergebonden bestaan van de Doelenaars.

Doel heeft een zeer aparte geschiedenis. Zo is het dorp niet organisch gegroeid, maar bewust aangelegd rond 1615. Nadat de hele wijde omgeving van Antwerpen tijdens het beleg van Antwerpen in 1585 onder water was gezet, lieten de Aartshertogen Albrecht en Isabelle de Doelpolder als eerste weer droogleggen. Het dambordpatroon van de straten volgt dat van de polders zelf (info met dank aan Prof. Tim Soens, die voor het Centrum voor Stadsgeschiedenis van de UA de leiding heeft over een doctoraatstudie 'Doel, dorp in de polder: vijf eeuwen bewoning en bebouwing'/ Foto: Marcel Schoeters)

Bezoek de tentoonstelling 'Ons Maritiem Erfgoed' in Antwerpen



In het Natiënhuis in Antwerpen loopt vanaf 21 september de tentoonstelling 'Ons Maritiem Erfgoed' Hij toont onze territoriale wateren als schatkamer aan monumenten die ooit de zeeën bedwongen. Het is niet alleen het geheugen van ons zeevaartverleden maar ook een processor die de scheepvaartkwaliteiten aanzwengelt. De nadruk ligt op het 'vergeten front' van 1914-1918.

De periode van WOI is interessant omdat de marine, de koopvaardij, de

veerdiensten en de visserij er belangrijke invloeden hebben gehad op het oorlogsverloop. Gewone zeelui, vissers en andere matrozen vochten aan de zijde van de geallieerden voor onze kusten, in de Atlantische Oceaan tot aan Afrika. Dit oorlogsaspect bleef onderbelicht, terwijl de strijd op zee toch het verloop van de Grote Oorlog in grote mate heeft bepaald.

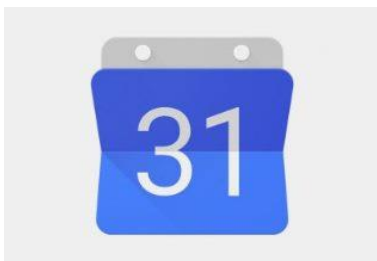
Bij gebrek aan een militaire marine bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog bewapent België koopvaardischepen, visserijwachtschepen, loodsboten en Oostende Dover overzetboten. Er komen militairen aan boord die samen met de civiele bemanning de aanvallen counteren, gewonden vervoeren en voedsel naar het uitgehongerde land brengen.

Het front op zee worstelde met een nieuwe manier van oorlogsvoeren. Het onderging de stormwinden die over ijskoude wateren raasden. Onze zeevarenden, aan flarden gereten door de torpedo's van de U-Boote, gingen ten onder in de golven. Zo verdwenen ze in volkomen anonimiteit. Een eenzame drenkeling heeft geen graf, de nabestaanden rouwen in het ijle.

De federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer dook uit haar rijke archieven unieke documenten op. Ze zijn geïllustreerd met al even uitzonderlijke foto's uit deze dramatische periode. Uitzonderlijke onderdelen van Noordzeewrakken worden ook geëxposeerd. Het waren schepen die zowel onder geallieerde als onder keizerlijke vlag voeren. Voor hen en hun bemanningen draaide de strijd op zee faliekant uit. De stukken behoren tot de collectie van expert duikers Tomas en Dirk Termote.

Praktisch: Van 22 september 2018 t.e.m. 28 oktober 2018.
Telkens op vrijdag, zaterdag en zondag van 13u00 tot 18u00. Adres: Natiënhuis, Jordaenskaai 25, 2000 Antwerpen (recht tegenover het Steen). **Aanbellen om de tentoonstelling te kunnen bezoeken! (beveiligde toegang)**

Agenda



9 oktober: De Mercatorkring organiseert een lunch met filmvoorstelling. Het gaat om 'La vie au bord du Mercator (Henri Storck, 1935). Plaats: Captain's Lounge, Beatrijsslaan 27, 2050-Antwerpen. Tijdstip: 12u00. Prijs: Leden (en hun partner): € 38,00 pp. Niet-leden: € 45,00pp. (3-gangen menu, incl. aperitief, wijn en koffie) te storten op rekening

van de Mercatorkring IBAN: BE40 0682 4137 8463 BIC: GKCCBEBB.
Aanwezigheid bevestigen voor 6 oktober. E-mail: jef.cuyt@telenet.be.

13 oktober: Antwerp Race, de grootste wedstrijd voor zeiljachten van de Benelux. Grote boten starten in Breskens, kleinere in Terneuzen. Ze komen allemaal aan voor de Antwerpse rede. www.antwerprace.be

15-18 oktober: Sint-Annaland (Zeeland): Bietentocht. Deze tocht wordt elk najaar gevaren door platbodems met een symbolische hoeveelheid bieten aan boord. Parcours: Sint-Annaland, Goes, Zierikzee, Bruinisse, Willemstad. www.bietentocht.nl info@bietentocht.nl

16-18 oktober: Blue Peter Hardzeildagen op het Grevelingenmeer. Meerdaagse zeilwedstrijd voor gaffelschepen en platbodems met opdrachten. www.bluepeterhardzeildagen.nl info@bluepeterhardzeildagen.nl

27 oktober: Ziltfeest in Oostduinkerke. Zie affiche en www.navigomuseum.be

