



M
A
S

ETWIE
Expertisecentrum voor Technisch,
Wetenschappelijk en Industrieel Erfgoed



Agentschap
**Onroerend
Erfgoed**

& **Maritiem
Logistiek
Erfgoed**
VZW



Vrienden
van het
Nationaal
Scheepvaart-
museum
VZW



ONDERZOEKSRAPPORT

COLLECTIE VAARTUIGEN

CULTUURHISTORISCHE WAARDENSTELLING

ONDERZOEKSRAPPORT

COLLECTIE VAARTUIGEN

CULTUURHISTORISCHE WAARDERING

Met de steun van de Vlaamse Gemeenschap



M
A
S

INHOUD

INLEIDING TOT HET ONDERZOEK	4
VERANTWOORDING VAN HET ONDERZOEK.....	8
BINNENVAART	11
COLLECTIESCHETS	12
VRACHTSCHEPEN.....	16
BIJBOTEN	26
SPORT- & PLEZIERVAART	43
COLLECTIESCHETS	44
ZEILEND.....	48
Rond- & Platbodemjachten	48
Eenheidsklassen.....	54
Overige zeiljachtjes	56
GEROEID & GEPEDELD.....	64
GEMOTORISEERD.....	74

MILITAIRE VAARTUIGEN.....	77
COLLECTIESCHETS	78
MARINESCHEPEN	82
MARINESLOEPEN	86
GENIEVAARTUIGEN	90
HAVENWERKTUIGEN	93
COLLECTIESCHETS	94
DIVERSE	109
COLLECTIESCHETS	110
BIJLAGEN.....	147
COLOFON.....	153

INLEIDING TOT HET ONDERZOEK

Jef Vrelust

Hebben we het over hetzelfde?

Maritiem erfgoed bukt van de emoties. Iedere eigenaar van een stuk maritiem erfgoed, of dat een privépersoon of een vereniging is, zet zich met hart en ziel in voor zijn boot of schip.

Het MAS beheert de grootste publieke collectie maritiem erfgoed van ons land. Veel mensen en organisaties voelen zich betrokken bij deze collectie. We hebben allemaal ons idee over de waarde en betekenis van erfgoed, maar met een waardestellend onderzoek vinden we hiervoor een gemeenschappelijke taal. Dit onderzoeksrapport is dan ook een belangrijk fundament om binnen de sector een dialoog op te starten en versnippering te vermijden. We moeten de betekenis van het erfgoed duidelijk formuleren om een visie te kunnen ontwikkelen en duurzaam behoud voor de toekomst te organiseren. Prioriteiten stellen hoort daar onvermijdelijk bij. Prioriteiten om verder verval

tegen te gaan. Prioriteiten om erfgoedwaarden te versterken voor de toekomst.

Dit onderzoek werd mogelijk gemaakt dankzij het “Pilotproject waardering van cultureel erfgoed” van de Vlaamse Gemeenschap. Voor de collectie vaartuigen van het MAS baseerden we ons op het waardestellend kader dat ontwikkeld werd door de Stichting Mobiel Erfgoed in Nederland.



De erfenis van het voormalige Nationaal Scheepvaartmuseum (1952 - 2008)

De Antwerpse collectie schepen en boten is erg divers. In de tijd van het Nationaal Scheepvaartmuseum waren er tal van redenen en opportuniteiten om deze vaartuigen te verzamelen, maar een uitgeschreven collectiebeleid was er niet.

Het belangrijkste motief was dit: er was geen alternatief. Als het museum een schip niet binnenhaalde, was het voor altijd verloren. Het zogenaamd “Nationaal” Scheepvaartmuseum was een kleine lokale speler die een enorme verantwoordelijkheid droeg. Die dus ver boven zijn eigen gewicht bokste, en daar aanvankelijk hoge ogen mee gooide. Vanaf het moment dat het museum echte schepen begon te verzamelen (1975), werd de beheersbaarheid van de collectie al snel problematisch, wat ook afstraalde op het imago van het museum.

Vandaag is de context totaal anders. We staan er niet meer alleen voor. De Vlaamse overheid heeft met het decreet op het varend erfgoed een grote verantwoordelijkheid van onze schouders gehaald. De Vlaamse overheid is verantwoordelijk voor het

inventariseren, beschermen en subsidiëren van varend erfgoed. Er zijn andere organisaties en musea bijgekomen die zich toespitsen op maritiem erfgoed, en er is een koepelorganisatie opgericht voor de sector: Watererfgoed Vlaanderen vzw. Een afstemming tussen de verschillende actoren is dan ook een van de grote noden voor de sector.



Internationaal

Ook de internationale context is van belang. Vaak horen we in de sector van het varend erfgoed het verwijt “waarom kan hier niets en in het buitenland alles?” In het buitenland kan ook niet alles. Ook de collega-musea moeten keuzes maken om het profiel van hun collectie scherp te stellen en het onderhoud beheersbaar te houden.

Culturele waarden vormen de basis voor de verschillende landelijke of regionale registers of inventarissen van erkend varend erfgoed die in Vlaanderen en elders worden opgesteld. Die registers vormen het fundament voor beleidsmaatregelen zoals subsidiëring, toekenning van ligplaatsen, vrijstelling van bepaalde verplichtingen, ...

De ervaringen van het National Maritime Museum in Greenwich (UK) met waarderen en afstoten van varend erfgoed waren inspirerend, net zoals die van the Historic Dockyards in Chatham en Portsmouth. Voor dit onderzoek werkten we nauw samen met het Maritiem Museum Rotterdam, dat recent een zelfde traject doorliep. Antwerpen en Rotterdam

zetten een samenwerking op rond de laatste stoom-graanzuiger die voor beide havensteden een bijzondere betekenis heeft.



VERANTWOORDING VAN HET ONDERZOEK

Waander Devillé

Werkwijze

Aan dit bundel gaat een jaar van onderzoek vooraf. Afgezien van archiefonderzoek werd vooral gesproken met mensen uit het veld: scheepseigenaars, botenbouwers, erfgoedzorgers, collectiebeheerders,... Om het overzichtelijk te houden werd de MAS-collectie vaartuigen ingedeeld in clusters. Voor de grootste clusters werd met een weloverwogen groep belanghebbenden de cultuurhistorische waarden doorgesproken. Dit ook met aandacht voor potentieel ontplooiën van bepaalde waarden, en voor een mogelijke museale betekenis op de Antwerpse droogdockensite.

Tijdens het onderzoek was het Waardestellend Kader (Stichting Mobiel Erfgoed, NL) de richtlijn. Het werksjabloon dat achterin dit bundel bijgevoegd is vormde de basis voor de voornoemde gemeenschappelijke taal rond varende erfgoed, en maakt de waarden minder abstract.

Uitkomst

Dit waardestellend onderzoek levert geen hapklaar collectieplan op. Het biedt een opstap daarnaartoe, en vormt een hulpmiddel voor het ontwikkelen van een solide toekomstvisie. Dit rapport is een eerste houvast voor beheerskeuzes op korte of lange termijn. Het biedt een nuchtere kijk op wat het MAS wel en niet in huis heeft als het op vaartuigen aankomt, wat sterktes en zwaktes zijn, waar onbenut potentieel ligt en welke stukken eventueel op andere wijze kunnen worden uitgespeeld.

Verder mogen we hopen dat het afgelopen onderzoek er aan heeft toegedragen de verschillende spelers in het veld samen aan tafel te krijgen, met een open blik.

Kanttekeningen

Dezewaardstelling blijft verdere een **momentopname**. De waarden die een collectiestuk toegedicht krijgen zijn immers sociale constructies, zoals gezien binnen een specifieke context en tijdsgeschiedenis. Deze waarden kunnen dan ook bijgesteld worden. Wordt morgen een collectiestuk gerestaureerd of verplaatst, dan kunnen de waarden navenant verschuiven.

Gezien de **heterogeniteit** van de collectie is een clusteropdeling geen evidentie: elke taxonomie impliceert een grote 'rest'-groep. De gemaakte opdeling is dus voor discussie vatbaar. Gekeken naar het onderscheid in belanghebbenden leek deze deling het meest opportuun.

De objectfiches in deze druk zijn vanzelfsprekend slechts een **compacte neerslag** van het hele onderzoek. Uitgebreide identificatie- en waardeeringsfiches bieden achtergrond en nuance bij de aannames in dit bundel, en zijn te raadplegen via de website van het MAS.

Leeswijzer

In dit rapport is elk collectiestuk individueel of per type kort besproken. In de linkermarge zijn tags volgens cultuurhistorische waarde toegekend en typografisch aangegeven. Ontwikkelpotentieel is per vaartuig of per cluster aangehaald. Enkele waarden zijn als universeel aangenomen voor de hele collectie en dus niet individueel vermeld: de ensemblewaarde binnen elke cluster en binnen de collectie vaartuigen, en de educatieve waarde die inherent voortkomt uit de overige waarden.

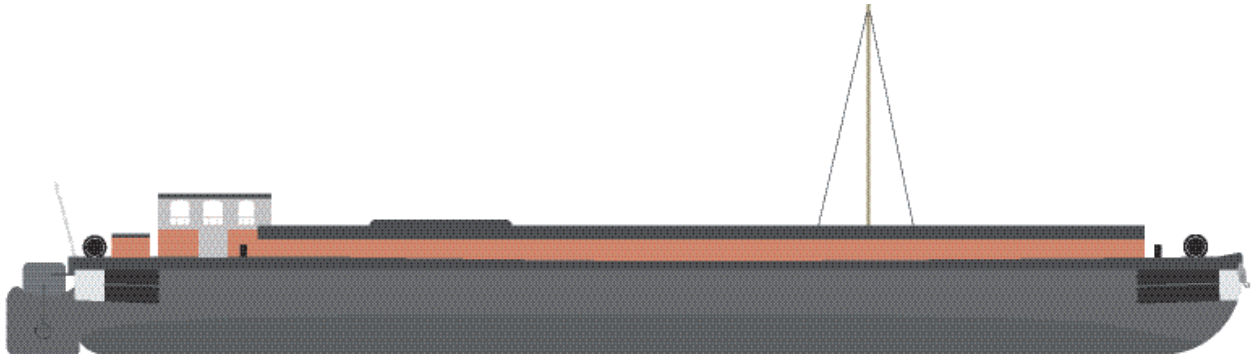
Bij enkele collectiestukken werd een stempel geplaatst, zodat in een oogwenk duidelijk wordt welke stukken in bruikleen zijn aan het MAS, welke stukken daadwerkelijk een historische link kennen met de droogdokkensite, enzoverder.

Zoals al aangehaald is de collectie geclusterd. In de inhoudstafel en in de bovenhoek van elke pagina valt af te lezen waar in de collectie U zich bevindt.

Voorkomende afkortingen staan voor:

- AWN** Algemeen Werkhuis Noord
- MMR** Maritiem Museum Rotterdam
- MSI** Mine Sweeper Inshore
- NSM** Nationaal Scheepvaartmuseum
- RYCB** Royal Yacht Club Belgium
- SRNA** Société Royale Nautique Anversoise
- STAB** Sail Training Association Belgium
- VK** Vlotkraan
- VG** Vlottende Graanzuiger
- VNSM** Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum

BINNENVAART



COLLECTIESCHETS

ALGEMENE BESCHRIJVING

De binnenvaartcluster van de collectie vaartuigen omvat vijf vrachtschepen voor de binnenvaart. Tot de deelcollectie kunnen ook de bijboten van deze binnenschepen worden gerekend, waarvan vijftien in collectie. De collectie werd aangelegd in nauwe samenwerking met Rijn- en Binnenvaartmuseum VZW. Het oudste binnenschip van de verzameling werd gebouwd in 1896, het meest recente in 1937. Het kleinste schip laadde tot 30 ton, het grootste tot driemaal zo veel. Deze binnenschepen werden veelal gebouwd naar de maten van bepaalde kanalen en sluisen. De bijboten zijn weinig precies te dateren.

CONTEXT

De binnenvaart vormt ontegensprekelijk een belangrijk aspect van 's lands maritieme geschiedenis. In Antwerpen – thuis voor vele binnenschippers – deed het NSM zijn naam slechts eer aan door vertegenwoordigers van de binnenvaart in collectie te brengen. Gezien de contacten binnen de wereld van de binnenvaart gingen verwervingen vlot.

Het eerst verworven binnenschip was de 'Lauranda', in 1976. De aankoop ervan vormde een aanvulling op de collectie, maar moest vooral het plaatsgebrek in het museum opvangen door een inrichting van het ruim tot expositieruimte. De in 1999 verworven baquet de Charleroi vormde het sluitstuk van de binnenvaartcluster. Afgezien van de 'Lauranda' en de spitsbek werden de binnenschepen aangekocht van het Rijn- en Binnenvaartmuseum, dat nog steeds zijn plaats kent in het Bonapartedok. Dit museum kocht schepen aan die voorgoed dreigden te verdwijnen. Het drijvend

houden van deze historische schepen bleek evenwel niet haalbaar op lange termijn, waardoor men ze te koop aanbood aan het NSM.

OVERZICHT

In collectie zijn vijf binnenschepen:

- AS.1976.051 Sleepspits 'Lauranda'
- AS.1982.040 Klipperzaak 'St. Antonius'
- AS.1984.040 Houten walenschip 'Céphée'
- AS.1999.006 Baquet de Charleroi 'Mar-Mar'
- AS.1992.030 Spitsbek 'Gérard' / 'Leonie'

Ook bijboten zijn er in verschillende soorten en maten. Afhankelijk van regio en tijdsvak werden andere bijboten gevaren. In collectie zijn:

- Brabantse boten (5)
- Walenboten (2)
- Franse schippersboten (2)
- Jollen (5)
- Vletten (4)

Ze kwamen vaak voor als volgboten voor binnenschepen, maar ook als bijboot van vlottend haventuig en als werkboot an sich. Niet elke boot in de verzameling heeft met zekerheid als bijboot bij een groter binnenschip gediend.

UIT DE WAARDESTELLING

Deze deelcollectie biedt een blik op de binnenvaart sinds de onafhankelijkheid tot het interbellum. Alle scheeps- en boottypes van deze deelcollectie kwamen voor in de haven van Antwerpen vanaf 1832 tot de jaren 1960. Enkel de spitsbek – een Ourtheschip – valt buiten deze scoop.

De **binnenschepen** zijn zeldzaam tot uniek, met hoge representatie- en contextwaarde in Antwerpen en daarbuiten. Het walenschip, de sleepspits en de baquet de Charleroi zijn allicht het meest beeldbepalend geweest in de binnenvaartgeschiedenis. Het hieruit volgende potentieel voor presentatie- en onderzoekswaarde blijft thans evenwel onderbenut, en ook belevingswaarde blijft eerder laag door de presentatiewijze. Presentatiewaarde is dan weer gecompromitteerd door de matige tot slechte toestand, ondanks de vaak robuuste bouw van de schepen. Plaatselijke corrosie, kwetsbaar houtwerk en het houten walenschip als geheel verdienen bijzondere aandacht om schade te beperken en behoud te garanderen. Zonder gericht beheersprogramma en navenante begroting zijn de collectiestukken financieel niet onder controle.

De representatiewaarde van de binnenschepen straalt af op de **bijboten**, die daardoor historische ensemblewaarde kennen. De boten méér ingezet dan enkel als bijboot van vrachtschepen. De vorm en bouwwijze van de boten is overigens bijzonder typerend. De sociale waarden liggen evenwel lager. De meeste boten zijn bewaard in hun historische authenticiteit en zijn in matige, maar stabiele toestand.

Voor de historische binnenvaart in het algemeen bestaat een maatschappelijke waarde voor oud-schippers en liefhebbers. Hernieuwde presentatie en verhoogde belevingswaarde verhogen mogelijk maatschappelijke en presentatiewaarde.

In mindere mate werden in de stadsdroogdokken ook binnenschepen gedokt.

Complementaire collectie is in eerste plaats die van het Antwerpse Rijn- en Binnenvaartmuseum, en die van de museumwerf in Baasrode.



SLEEPSPITS 'LAURANDA' – AS.1975.051

schakelwaarde	Spitsen waren de meest voorkomende binnenschepen van de vorige eeuw. Met hun specifieke afmetingen (gabarit Freycinet) werden ze gevaren op de meeste inlandse, Franse en Duitse binnenwateren; in de Antwerpse haven lagen ze in groten getale als lichter in de dokken. Aan boord leefde de schippersfamilie in kleine onderkomens. Al bij al waren spitsen beeldbepalend en speelden ze een grote rol in onze economische, industriële en maritieme geschiedenis.
contextwaarde ijkwaarde	
maatschappelijke waarde	Rond het scheepstype bestaat een gemeenschap van (oud-) schippers en liefhebbers. Het Rijn- & Binnenvaartmuseum en de Baasroodse museumwerf brengen het binnenvaart-verhaal in beeld. Over spitsen in het algemeen is reeds enig onderzoek gedaan.
informatiewaarde	De Lauranda is in 1928 geklonken op scheepswerf Van Praet – Dansaert te Baasrode.
symboolwaarde	Deze sleepspitsen vormden een tussenschakel tussen de houten walenschepen en de stalen motorspitsen. De Lauranda werd in 1975 voor het Nationaal Scheepvaartmuseum (NSM) verworven, en betekende voor het museum een grote stap buiten de muren van de tentoonstellingszalen. Het scheepsruim werd tot museumruimte verbouwd.
actuele museale waarde presentatiewaarde	De Lauranda vormde zo een uithangbord voor het Nationaal Scheepvaartmuseum. De verwerving van het schip was de aanzet tot de binnenvaartcollectie; de ombouw compromitteerde de authenticiteit enigszins, maar maakte een blik op het ruim en op de goeddeels intacte woning in het achteronder mogelijk.
inherente ensemblewaarde belevingswaarde zeldzaamheid	De Lauranda is hoogst zeldzaam; en de authenticiteit als sleepspits, de opstelling op het droge en de redelijke staat maken het tot een uniek schip. De spits is als waardevol vastgesteld in de inventaris varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen. De staat is redelijk ondanks de ombouw, al is plaatselijke corrosie een behoorlijk aandachtspunt.
potentiële onderzoekswaarde	Contextwaarde zou anders ingevuld zijn, en aangevuld met infrastructurele ensemble-waarde, bij presentatie op de Baasroodse museumwerf, waar de Lauranda gebouwd werd.
fysieke staat	



KLIPPERAAK 'SINT ANTONIUS' – AS.1982.040**schakelwaarde
contextwaarde****ijkwaarde**

Klipperaken waren de laatste gezeilde rivierschepen. Ze werden veel gebouwd in België en Nederland in de eerste decennia van de vorige eeuw, naast gesleepte binnenschepen zoals de iets grotere spits. De Belgische klipperaken hadden – anders dan de Nederlandse variant – een bolle kont en rechthoekige kimmen. Ze voeren veelal met Boomse baksteen op Schelde en Rupel en vervulden aldus een rol in onze economische, industriële en maritieme geschiedenis.

De ijzergeklonken Sint-Antonius is in 1914 in Merelbeke gebouwd, en had als thuishaven Antwerpen. Het schip werd net als vele andere sleepschepen rond 1930 gemotoriseerd, met een haast iconische Industrie IB-motor. Latere verbouwingen zijn van het schip af te lezen; de woning in het achteronder is intact en de houten luikenkap is nog aanwezig. Een vondst van boorddocumenten van ca. 1930 tot 1945 biedt inzicht op de geschiedenis van dit schip. De suggestie dat deze klipperaaak ooit gezeild heeft is twijfelachtig.

De klipperaaak werd door het Rijn- & Binnenvaartmuseum in 1981 verworven en kort erna aan het NSM verkocht, dat zo een tweede binnenschip in collectie opnam. De Sint-Antonius was reeds bijzonder zeldzaam bij verwerving; hierin vandaag versterkt door de hoge informatiewaarde. De klipperaaak is als waardevol vastgesteld in de inventaris varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen. De staat is matig met enkele precare aandachtspunten. Bewustzijn rond het scheepstype groeide met eerdere restauraties van vergelijkbare schepen 'Trotter' en 'Tijl Uilenspiegel'.

historische authenticiteit**inherente ensemblewaarde
informatiewaarde****actuele museale waarde****zeldzaamheid
presentatiewaarde
potentiële onderzoekswaarde****maatschappelijke waarde**



HOUTEN WALENSCHIP ‘CEPHEE’ – AS.1984.040**schakelwaarde**

Houten walenscheepen waren de voorlopers van de spits. Deze balkvormige sleepscheepen maakten opgang in het licht van de tweede Industriële Revolutie en bevoeren in groten getale de Belgische en Noord-Franse kanalen. Foto's rond 1900 tonen de Antwerpse dokken tjokvol houten walenscheepen, die er als lichter fungeerden en er vaak ook hun thuishaven hadden. De schippersfamilies woonden in de karakteristieke middenroef. Deze walenscheepen vertegenwoordigen een laatste generatie houten binnenscheepen, vóór de veralgemening van de motor. Deze schepen speelden een grote rol in onze economische, industriële en maritieme geschiedenis.

contextwaarde

Rond het scheepstype bestaat een beperkte gemeenschap. Een laatste generatie die naar het leven kan getuigen is aan het verdwijnen. Het Rijn- & Binnenvaart-museum en in de tweede plaats de Baasroodse museumwerf brengen het binnenvaartverhaal in beeld.

maatschappelijke waarde
informatiewaarde**ijkwaarde****symboolwaarde****actuele museale waarde****presentatiewaarde**

De Céphée is een late vertegenwoordiger van het type, gebouwd in 1937 op een bekende walenwerf te Merville (F). In 1980 verwierf het Rijn- & Binnenvaartmuseum het destijds al zeldzame walenschip, om het in 1984 te verkopen. De Céphée vervulde zo de NSM-binnenvaartcollectie en werd in 1994 het eerste als monument beschermde schip van Vlaanderen, – nog vóór de ‘Mercator’. De bescherming als monument impliceert evenwel dat het schip in situ beschermd is en niet zonder meer verplaatst kan worden. Dit walenschip is zonder meer uniek. De middenroef is nog aanwezig. De staat van het schip is door gebrekkig onderhoud echter bijzonder slecht. Het behoud van het schip in haar geheel is zonder bijkomende acties niet gegarandeerd op lange en zelfs korte termijn. Opstarten van een beheersplan en restauratie biedt een kans op subsidie en potentieel in economische, maatschappelijke en presentatiewaarde. Een Frans restauratieproject van een modern walenschip kan als voorbeeld gelden.

uniciteit**inherente ensemblewaarde****historische authenticiteit****potentiële onderzoekswaarde**



SPITSBEK 'GERARD' – AS.1992.030**schakelwaarde**

Spitsbekken (fr: mignolles) en herna's kwamen vooral voor op beneden-Ourthe, Samber en Maas. De schepen met de kenmerkende heves werden eerst in hout en later in ijzer en staal gebouwd. Grotere varianten deden de Rijn aan en verbonden Antwerpen met het Maasbekken.

informatiewaarde**symboolwaarde**

De geschiedenis van de Gérard is in grote lijnen bekend, en valt te linken aan de industrie bij Luik en het nooit voltooid Ourthekanaal. Na de bouw door de bekende scheepswerf Jabon werd de Gérard gemotoriseerd en meermaals verbouwd of opgelapt. Vandaag is het de Gérard in een matige staat, en afgezien van de motor is het schip leeg. Liefhebbers kennen deze Listermotoren, voorts is de maatschappelijke en informatiewaarde thans laag te noemen.

fysieke staat**inherente ensemblewaarde****uniciteit****ijkwaarde****actuele museale waarde****potentiële onderzoekswaarde**

Deze spitsbek is uniek en representeert in die zin de voornoemde maasschepen. De Gérard kent een plaats binnen de deelcollectie binnenvaartuigen en is daarbinnen het enige Waalse schip – ook zonder plaats dus in de Vlaamse inventaris varend erfgoed. Het scheepje paste daarmee in het 'nationale' collectiebeleid van het vroegere NSM. Het tonen van de Gérard in een museumcontext nabij de Ourthevallei zou de contextwaarde van het schip verhogen. In de directe omgeving van Luik bestaat evenwel geen museum met het varend erfgoed of dergelijk als focus.



BAQUET DE CHARLEROI 'MARMAR' – AS.1999.006

symboolwaarde
schakelwaarde

contextwaarde

maatschappelijke waarde
informatiewaarde

actuele museale waarde
presentatiewaarde
ijkwaarde
uniciteit

potentiële onderzoekswaarde

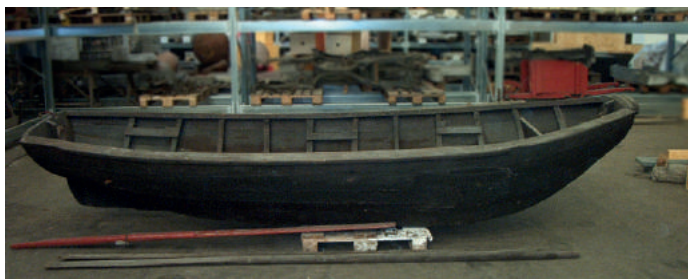
In 1832 werd het Henegouwse kolenbekken verbonden met de Waalse industrie door de oplevering van het kanaal Brussel-Charleroi. Gelijktijdig werd door ingenieur Vifquain een maatschip ontworpen: de Baquet de Charleroi, die welhaast de uitvoering van de Industriële Revolutie symboliseert. Een eeuw lang waren baquets – eerst in hout, later geklonken in ijzer en staal – beeldbepalend op het traject Charleroi – Antwerpen. Vele baquetschippers hadden de Scheldestad als thuishaven. De scheepjes werden gesleept of zetten een zeiltje bij, de familie aan boord woonde op de kleinst mogelijke oppervlakte. Rond het scheepstype bestaat een gemeenschap van (oud-) schippers en liefhebbers; over baquets in het algemeen is al enig onderzoek verricht. Het Rijn- & Binnenvaartmuseum brengt het binnenvaartverhaal in beeld; de Baasroodse museumwerf bezit planmateriaal van de ginds gebouwde baquets.

De geschiedenis van de MarMar is in grote lijnen bekend. Het scheepje werd door het Rijn- & Binnenvaartmuseum in 1981 verworven en als monument op het droge geplaatst. Prinses Paola bezocht het scheepje dat als klasje ingericht was tijdens Antwerpen '93. Het NSM vervulde zijn binnenvaartcluster door de aankoop van de MarMar in 1999. De MarMar is de oudst bewaarde van een handvol overblijvende baquets, en is als waardevol vastgesteld in de inventaris varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen. Binnen Vlaanderen is de MarMar uniek. De staat - gezien als silhouet van de baquet - is redelijk, maar de authenticiteit is sterk gecompromitteerd door de ombouw van het casco en sloop van het interieur.



BRABANTSE BOTEN – AS.1971.001.001 – AS.1971.069 – AS.1973.047 – AS.1976.066 – [zonder nummer]

contextwaarde	Het karakteristieke Brabantse boottype was tot halverwege de 20ste eeuw veelvoorkomend op Rupel en Schelde. De boten waren beeldbepalend en kennen hoge contextwaarde.
schakelwaarde	Brabanders werden gebruikt door veer- en havendiensten, industrie en visserij. Als traditionele bijboot van otters, pleiten en ponen – maar later ook van walenschepen en spitsen – waren ze tot buiten onze contreien bekend om hun robuustheid en stabiliteit.
symboolwaarde	De boten getuigen van de periode van houtbouw in de scheepvaart, en werden gebouwd op kleine gespecialiseerde familiewerven – vandaag alle verdwenen.
ijkwaarde	Deze vijf Brabanders vormen het gros van de laatst bewaarde Brabantse boten in Vlaanderen, België en daarbuiten, en zijn dus van potentiële onderzoekswaarde. De
zeldzaamheid	informatiewaarde is beperkt, maar de fysieke staat is matig tot redelijk.
potentiële onderzoekswaarde	Afgezien van hun waarde binnen de binnenvaartcollectie van het MAS lijkt het aange-
fysieke staat	wezen om deze Brabanders als ensemble te behouden. Het maakt de varianten op de
actuele museale waarde	archetypische bouwwijze vergelijkbaar en houdt een hogere presentatiewaarde in.
ensemblewaarde	Robuuste boten als deze lijken overigens niet ongeschikt om te ‘voelen’. Het boottype
maatschappelijke waarde	geniet een bekendheid bij liefhebbers. In de Baasroodse modelbouwschool is het type
educatieve waarde	gekend als ideaal voor startende scheepsmodelbouwers.



JOLLEN – AS.1973.046.001 – AS.1973.046.002 – AS.1973.048 – AS.1981.062 – [zonder nummer]

schakelwaarde
contextwaarde

symboolwaarde
zeldzaamheid
ijkwaarde

potentiële onderzoekswaarde

fysieke staat

historische authenticiteit

actuele museale waarde

maatschappelijke waarde

In MAS-collectie zijn vijf jollen. Tot de Tweede Wereldoorlog kwam het boottype courant voor als schippersboot op de Schelde en elders. Voor Vlaamse binnenschippers was het een goedkoper alternatief voor een Brabantse boot, maar ook in de buurlanden waren jollen gewilde werkboten voor alledag. De boten getuigen van de periode van houtbouw in de scheepvaart, en werden veelal gebouwd op kleine gespecialiseerde familiewerven – vandaag alle verdwenen. Later zijn jollen nagebouwd in staal.

Klassieke houten jollen als deze museumexemplaren komen nog zelden voor. De informatiewaarde voor zowel het type als de museumboten is beperkt. De fysieke staat van deze boten varieert van uiterst matig tot goed. De jollen kennen een plaats in de binnenvaartcollectie van het MAS. De vijf jollen verschillen onderling in afmetingen, afwerking, gebruikte materialen,... Robuuste boten als deze lijken overigens niet ongeschikt om te ‘voelen’. Het boottype geniet een bekendheid bij liefhebbers.

Varia: twee van de jollen zijn in plan gebracht. Van één jol bestaat een model door Kaak. Eén jol werd gebouwd op werf Pochet (Merksem) en geschonken door Verheyen, schipper van de Lauranda. Eén recent gerestaureerde jol is duidelijk in meer luxueus materiaal uitgevoerd en is vermoedelijk dus geen volgboot van een binnenschip geweest.



FRANSE SCHIPPERSBOTEN – AS.1973.049 – AS.1973.050

Franse schippersboten waren de Noord-Franse equivalenten van onze Brabantse, Vlaamse of Walenboten. Zij dienden als bijboot bij de Franse binnenschepen, maar kwamen in onze contreien minder voor. Deze boten getuigen van het leven aan boord en van de periode van houtbouw in de scheepvaart; ze verdwenen uit beeld rond 1950, net als de werven waar zij gebouwd werden.

Deze twee boten zijn naar waarschijnlijkheid de laatst bewaarde van het type in ons land. De informatiewaarde is beperkt, en de fysieke staat is matig. De boten hebben een plaats in de binnenvaartcollectie van het MAS, maar bleven tot op heden steeds in depot. Een restauratie en presentatie naast de voornoemde meer courante boottypes kan interessant zijn.

schakelwaarde

symboolwaarde

zeldzaamheid**ijkwaarde**

historische authenticiteit

potentiële onderzoekswaarde



WALENBOTEN – AS.1973.064.001 – AS.1984.040.001

Deze schippersboten waren algemeen in gebruik bij houten walenschepen, die nog tot het interbellum in groten getale de Antwerpse haven aandeden. Daar waren ze te zien naast Brabantse of Vlaamse boten, jollen, enzovoort. Deze walenboten getuigen van het leven aan boord en van de periode van houtbouw in de scheepvaart.

Deze twee walenboten behoren waarschijnlijk tot de drie laatst bewaarde van het type in ons land. De informatiewaarde is beperkt, maar de fysieke staat is goed dankzij een recente restauratie. Vormelijk verschillen de boten enigszins van elkaar: een inlandse en een Franse variant. De walenboten hebben een plaats in de binnenvaartcollectie van het MAS. Een presentatie bij het walenschip Céphée of de spitsbek Gérard zou historisch verantwoord zijn.

contextwaarde
schakelwaarde

zeldzaamheid

ijkwaarde - informatiewaarde

fysieke staat- ensemblewaarde

historische authenticiteit

actuele museale waarde

potentiële onderzoekswaarde





VLET VAN MS 'DOEL' – AS.1974.003.001

Met de benaming 'vlet' wordt wel vaker een werkboot in de brede zin aangeduid. Eertijds ging het veelal om de overnaadse houten vlet, die in Vlaanderen en Nederland in groten getale werd ingezet als werkboot in havens of op kleine wateren, als overzetbootje, als reddingsbootje, etc. Naargelang de streek van bouw waren varianten op het zelfde type te onderscheiden; vaak werden ze op kleine familiewerven gebouwd. De boten waren gezien de bouwwijze relatief licht, en door hun vorm ook vrij zeewaardig. Na WO-II zijn de boten talrijk in staal nagebouwd. Deze stalen boten zijn nog in gebruik als schippersboot, de houten vletten worden vooral gevaren en eventueel gebouwd door liefhebbers.

Deze vlet is gebouwd door de verdwenen werf Van Heygen in Boom, – een van de laatste bouwers van houten boten in Vlaanderen. Het was de bijboot van de boeienlegger 'Doel' van de Vlaamse overheid. De boot werd gebruikt bij bebakening op de Schelde, en linkt terug aan deze activiteit zoals die vandaag nog steeds gebeurt.

Het NSM kreeg de vlet in 1974 in bruikleen van de Vlaamse overheid, compleet met riemen en dollen. De boot werd opgetekend door vroeger NSM-scheepsrestaurateur Kaak, die er ook een artikel en een scheepsmodel aan wijdde. Vandaag is de vlet in historische authentieke en fysiek matige staat. De drie houten vletten in MAS-collectie zijn allicht bij de laatste in ons land.

De boeienlegger 'Doel' bestaat nog steeds, zij het in slechte staat. Het schip is in handen van een VZW en is beschermd als varend erfgoed. Een presentatie op het schip zou een historisch verantwoord ensemble vormen.

schakelwaarde

maatschappelijke waarde

symboolwaarde

contextwaarde

inherente ensemblewaarde

informatiewaarde

historische authenticiteit

zeldzaamheid

ijkwaarde

potentiële onderzoekswaarde

actuele museale waarde





schakelwaarde

VLET VAN MS 'SCHELDEWACHT' – AS.1974.004.001

Met de benaming 'vlet' wordt wel vaker een werkboot in de brede zin aangeduid. Eertijds ging het veelal om de overnaadse houten vlet, die in Vlaanderen en Nederland in groten getale werd ingezet als werkboot in havens of op kleine wateren, als overzetbootje, als reddingsbootje, etc. Naargelang de streek van bouw waren varianten op het zelfde type te onderscheiden; vaak werden ze op kleine familiewerven gebouwd. De boten waren gezien de bouwwijze relatief licht, en door hun vorm ook vrij zeewaardig. Na WO-II zijn de boten talrijk in staal nagebouwd. Deze stalen boten zijn nog in gebruik als schippersboot, de houten vletten worden vooral gevaren en eventueel gebouwd door liefhebbers.

Deze vlet was de bijboot van het motorschip 'Scheldewacht' van de Vlaamse overheid. Het schip opereerde onder meer op de Schelde. De vlet is door de overheid in 1974 in bruikleen gegeven aan het NSM. Verdere geschiedenis is niet bekend. De boot werd opgetekend door vroeger NSM-scheepsrestaurateur Kaak, die er ook een artikel en een scheepsmodel aan wijdde. Vandaag is de vlet in historische authentieke en fysiek matige staat. De drie houten vletten in MAS-collectie zijn allicht bij de laatste in ons land.

maatschappelijke waarde

contextwaarde

actuele museale waarde

informatiewaarde

historische authenticiteit

zeldzaamheid

ijkwaarde

potentiële onderzoekswaarde



LUXE VLET – AS.2002.004**schakelwaarde**

Met de benaming ‘vlet’ wordt wel vaker een werkboot in de brede zin aangeduid. Eertijds ging het veelal om de overnaadse houten vlet, die in Vlaanderen en Nederland in groten getale werd ingezet als werkboot in havens of op kleine wateren, als overzetbootje, als reddingsbootje, etc. Naargelang de streek van bouw waren varianten op het zelfde type te onderscheiden; vaak werden ze op kleine familiewerven gebouwd. De boten waren gezien de bouwwijze relatief licht, en door hun vorm ook vrij zeewaardig. Na WO-II zijn de boten talrijk in staal nagebouwd. Deze stalen boten zijn nog in gebruik als schippersboot, de houten vletten worden vooral gevaren en eventueel gebouwd door liefhebbers.

maatschappelijke waarde

Deze vlet is een bijzonder luxueuze boot, en dus allicht eerder volgboot van een jacht dan van een binnenschip geweest. Voormalig NSM-restaurateur Cabuy liet het bootje in 2002 na aan het museum. De vlet werd gerestaureerd, maar recent toegebrachte schade maakt een restauratie opnieuw nodig.

materiële authenticiteit**zeldzaamheid****ijkwaarde**

De drie houten vletten in MAS-collectie zijn allicht bij de laatste in ons land.

potentiële onderzoekswaarde



STALEN BIJBOOT – AS.1986.007.002

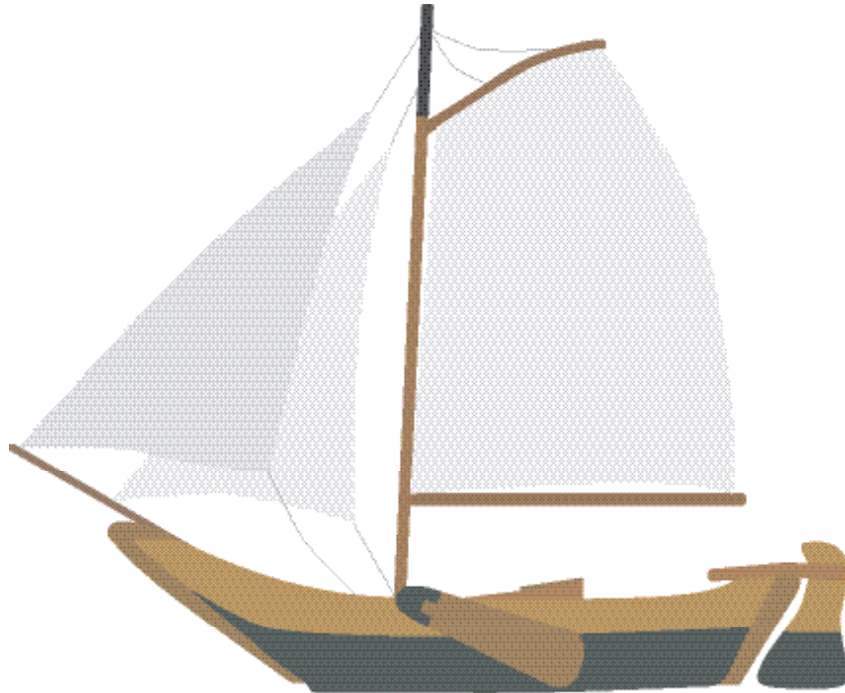
Hoewel ijzerbouw bij grotere zeeschepen al voorkwam halverwege de 19e eeuw, werden ijzeren bijboten pas bij mondjesmaat gebouwd vanaf de 20e eeuw. Pas na WO-II namen de gelaste stalen boten ten volle de plaats in van de houten exemplaren. Ze waren goedkoper en immer waterdicht, en waren in afwachting van de kunststof bootjes de meest economische keuze. Voormalig NSM scheepsrestaurateur Kaak schreef een artikel over het boottype.

Ook voor het vlottend Antwerps havenmaterieel werden ze breed ingezet: de Antwerpse vlotkranen, graanzuigers en baggertuigen hadden een dergelijke bijboot. Deze bewuste boot hoorde vermoedelijk bij een baggermolen, wat enige zeldzaamheid impliceert.

Vandaag is de boot in historische authentieke en fysiek goede staat. Een robuuste boot als deze lijkt overigens niet ongeschikt om te ‘voelen’.

informatiewaarde**schakelwaarde****ijkwaarde****contextwaarde****historische authenticiteit****fysieke staat****actuele museale waarde**

SPORT- & PLEZIERVAART



COLLECTIESCHETS

ALGEMENE BESCHRIJVING

De cluster sport- en pleziervaart is een vrij uitgebreide verzameling – althans in aantal, die valt op te delen in deelcollecties volgens voortstuwingswijze: zeilend, geroeid en gemotoriseerd.

Het zeilende aandeel van de cluster valt uiteen in rond- en platbodemjachten, eenheidsklassen, en overige zeilbootjes. De geroeide boten zijn wherries, roeigieken, kano's en kajaks. Binnen deze cluster is een runabout de enige motoraangedreven boot.

CONTEXT

Zowel sport- als pleziervaart kent een rijk verleden in het Antwerpse. Getuigen vandaag zijn onder meer de jachtclubs langs de Schelde en de door de clubs opgerichte zeilscholen. Menig particulier schonk zijn boot na de actief gevaren periode aan het museum. Andere aanwinsten waren boten die lange tijd ongebruikt in de clubloodsen hadden gestaan en er plaats moesten ruimen.

Meerdere leden van de jachtclubs zetelden overigens in de Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum VZW.

De schenking van de twaalfvoetsjol van Olympisch zeilkampioen Huybrechts vormde in 1962 de aanzet van de collectie vaartuigen van het NSM. Begin jaren 1970 kreeg deze buitencollectie plaats in het Maritiem Park naast het Steen.

Naar platbodems werd door vroeger NSM-conservator J. Van Beylen uitgebreid onderzoek gedaan. De verzameling hiervan werd pas gestart in de late jaren 1980, ná 's mans actieve periode. Vanaf de jaren 1990 werd de collectie voornamelijk vervoegd door meer eenheidsklassen en kleinere zeiljachtjes.

OVERZICHT**Zeilboten**

- Rond- en platbodemjachten
 - o AS.1987.075 Hoogaarsjacht BRU24
 - o AS.1991.034 Hoogaarsjacht 'Dolfijn II'
 - o AS.1994.022 Knotsjacht 'Courlis'
- Eenheidsklassen:
 - o AS.1962.077 Twaalfvoetsjol 'Karekiet'
 - o AS.1986.020 Twaalfvoetsjol
 - o AS.1978.009 Scheldejol 'Emile'
 - o AS.1990.036 Scheldejol
 - o AS.1986.022.003 Firefly
 - o AS.1995.024 type 490
 - o AS.1997.018 Olympiajol
 - o AS.1997.029 Cadet
 - o AS.2001.004.001 Optimist
 - o AS.2001.004.002 Vaurien
 - o AS.2001.011 Europe Moth
 - o AS.2002.012 Snipe
 - o AS.2004.05 Snipe 'Snep'
 - o AS.2009.132.036 OK-jol
- Overige zeiljachtjes:
 - o AS.1989.053 Langedragsjulle 'Gueritje'
 - o AS.1994.032 Zeilkano 'Hazepootje'
 - o AS.2006.006 Zeilboot 'Marcocotchki'
 - o MAS.0051 Scheldekruiser 'Herwig'
- Geroeide en gepeddeldede boten**
 - Roeigieken:
 - o AS.1984.061 Roeigiek 'Aalmoezenier Festraets'
 - Wherries:
 - o AS.1979.076 Wherry 'Heinz'
 - o AS.1980.031 Wherry
 - o AS.1982.076 Wherry 'Hilda'
 - Kano's
 - o AS.1990.030 Houten kano
 - Kajaks:
 - o AS.1984.016 Kajak 'Karna'
 - o AS.1994.017 Twee vouwkajaks
 - o MAS.0039 Houten kajak
- Gemotoriseerde boten**
 - o AS.1986.022.001 Daycruiser 'Pégase'

UIT DE WAARDESTELLING

Deze deelcollectie biedt een greep uit de sport- en pleziervaartuigen die in de Antwerpse jachtclubs, op het Galgenweel en eertijds op de Schelde te zien zijn geweest. Contextwaarde is eerder hoog; afgezien van de meest recente aanwinsten. Een historische link met de stadsdroogdokken is er evenwel niet.

Informatie- en contextwaarde van de **rond- en platbodems-jachten** – Scheldescheperen bij uitstek – is hoog. Twee van de drie schepen zijn in goede staat. Gezien de staat en de belangstelling door liefhebbers is opnieuw varend maken van deze jachtjes niet ondenkbaar, wat belevingswaarde zou verhogen. Ook maatschappelijke en ensemblewaarde zouden zo anders ingevuld worden. In ons land zijn deze schepen uniek.

De zeldzaamheid van de collectie **eenheidsklassen** schuilt in de ensemblewaarde, al gaat het niet om een volledig overzicht van de monotype. Representatie- en ensemblewaarde van de deelcollectie zouden wel varen bij een actualisatie en gerichte completering. Teruglinken aan bekende sportfiguren en actieve zeilclubs kan de maatschappelijke en symboolwaarde enigszins verhogen. Het merendeel van de vaartuigen

is in nagenoeg authentieke en goede, gerestaureerde staat, nog met complete uitrusting. Scheldejol 'Emile' en twaalfvoetsjol 'Karekiet' zijn opgenomen in de inventaris varend erfgoed van het Agentschap Onroerend Erfgoed. De **overige zeiljachtjes** zijn over het algemeen in goede staat, maar representatie- en ensemblewaarde liggen lager. De Scheldekreuzer 'Herwig' – Antwerps schoolschip – vormt hierop de uitzondering.

Bij de **geroeide en gepeddelle boten** is informatiewaarde in veel gevallen beperkt. De helft van de collectie bleef steeds in depot en is toe aan een degelijke restauratie. Deze deelcollectie heeft enkele zeldzame boten en is in eerste plaats een illustratie van de opkomende pleziervaart, evenwel zonder individuele link met het Antwerpse. De roeigiek van de zeescouts is dan weer bij uitstek gelinkt aan de Scheldestad.

De runabout 'Pégase' is een luxemotorboot met hoge contextwaarde. Dankzij restauratie geniet deze unieke boot ook bijzondere presentatiewaarde. Een revisie van de motor maakt opnieuw varen niet ondenkbaar.

Complementaire collecties voor de hele deelverzameling zijn die van het Sportimonium (eenheidsklassen) en Tolerant VZW (rond- en platbodems).



HOOGAARSJACHT BRU24 – AS.1987.075**schakelwaarde**

De hoogaars was tot halverwege de 20ste eeuw veelvoorkomend in de Scheldedelta en bracht eigen mossel- en visvangst tot steden als Antwerpen (Zuiderdokken), Mechelen, Willebroek, ... Na WO-II werden aardig wat hoogaarzen – relatief goedkoop en met goede zeileigenschappen – tot plezierjacht verbouwd. Meerdere van deze jachten hadden hun thuishaven in de Antwerpse RYCB.

symboolwaarde

Zo ook de BRU24 ‘Weltevreden’: als vissersschip gebouwd rond 1910 door werf Stam (Nieuw-Lekkerland, NL); rond 1950 lag het tot jacht verbouwd en gemotoriseerd in de Antwerpse RYCB-haven. Overige geschiedenis en beelden zijn fragmentarisch bewaard, - een liefhebber onderzoekt thans het verdere verleden. Na NSM-verwerving in 1987 werd de restauratie in 1991 gesponsord door ESSO. Over het scheepstype is ruim literatuur en restauratiekennis voorhanden.

contextwaarde**onderzoekswaarde**

actuele museale waarde

informatiewaarde

presentatiewaarde

maatschappelijke waarde

zeldzaamheid**ijkwaarde**

potentiële onderzoekswaarde

ahistorische authenticiteit

De BRU24 kent een plaats binnen de kleine collectiecluster rond- en platbodems. Liefhebbers en Tolerant VZW streven het behoud van deze schepen na. Hoewel in Nederland nog meerdere hoogaarzen varen zijn de BRU24 en de Dolfijn II de enige houten hoogaarzen in ons land. Beide schepen zijn als waardevol vastgesteld in de inventaris varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen. Beide staan ook op de schepenlijst van Stichting Behoud Hoogaars en in het stamboek Rond- & Platbodemjachten. De BRU24 verschilt van de Dolfijn II door de initiële bouw als vissersschip en vervolgens de ombouw tot jacht, en was bovendien een van de eerste schepen die werd toegevoegd aan voornoemde lijsten.

Door vroegere schimmelaantasting en rot is de staat van het schip relatief slecht. Mits een vergaande restauratie kent de BRU24 potentieel om actief gezeild te worden. Dat kan educatieve waarde, belevings- en presentatiewaarde en dus ook economische en maatschappelijk waarde ten goede komen. Het varend maken betekent ook kans op bescherming als varend erfgoed.



HOOGAARSJACHT 'DOLFIJN II' – AS.1991.034

schakelwaarde	De hoogaars was tot halverwege de 20ste eeuw veelvoorkomend in de Scheldedelta en bracht eigen mossel- en visvangst tot steden als Antwerpen (Zuiderdokken), Mechelen, Willebroek, ... Na WO-II werden aardig wat hoogaarzen – relatief goedkoop en met goede zeileigenschappen – tot plezierjacht verbouwd. Meerdere van deze jachten hadden hun thuishaven in de Antwerpse RYCB.
symboolwaarde	De Dolfijn II werd als jacht op stapel gezet op de werf Pochet (Merksem) in 1928. Het scheepje kende een eigen geschiedenis, met meerdere Antwerpse en Nederlandse eigenaars. In 1991 kwam het onttakelde jachtje in NSM-collectie, om in 2000 door werf Van Damme (Zeebrugge) gerestaureerd te worden. Over het scheepstype is ruim literatuur en restauratiekennis voorhanden.
contextwaarde	
fysieke staat	De Dolfijn II is een eyecatcher binnen de kleine collectiecluster rond- en platbodems. Liefhebbers en Tolerant VZW streven het behoud van deze schepen na. Hoewel in Nederland nog meerdere hoogaarzen varen zijn de Dolfijn II en de BRU24 de enige houten hoogaarzen in ons land. Beide schepen zijn als waardevol vastgesteld in de inventaris varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen. Beide staan ook op de schepenlijst van Stichting Behoud Hoogaars en in het stamboek Rond- & Platbodemjachten. De Dolfijn II verschilt van de BRU24 door de initiële bouw als jacht en de goede huidige staat. Gezien de goede staat en de aanwezige uitrusting kent het jachtje potentieel om actief gezeild te worden, wat educatieve waarde, belevings- en presentatiewaarde en dus ook economische en maatschappelijk waarde ten goede kan komen. Het varend maken betekent ook kans op bescherming als varend erfgoed.
materiële authenticiteit	
informatiewaarde	De Dolfijn II is een eyecatcher binnen de kleine collectiecluster rond- en platbodems. Liefhebbers en Tolerant VZW streven het behoud van deze schepen na. Hoewel in Nederland nog meerdere hoogaarzen varen zijn de Dolfijn II en de BRU24 de enige houten hoogaarzen in ons land. Beide schepen zijn als waardevol vastgesteld in de inventaris varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen. Beide staan ook op de schepenlijst van Stichting Behoud Hoogaars en in het stamboek Rond- & Platbodemjachten. De Dolfijn II verschilt van de BRU24 door de initiële bouw als jacht en de goede huidige staat. Gezien de goede staat en de aanwezige uitrusting kent het jachtje potentieel om actief gezeild te worden, wat educatieve waarde, belevings- en presentatiewaarde en dus ook economische en maatschappelijk waarde ten goede kan komen. Het varend maken betekent ook kans op bescherming als varend erfgoed.
presentatiewaarde	
maatschappelijke waarde	De Dolfijn II is een eyecatcher binnen de kleine collectiecluster rond- en platbodems. Liefhebbers en Tolerant VZW streven het behoud van deze schepen na. Hoewel in Nederland nog meerdere hoogaarzen varen zijn de Dolfijn II en de BRU24 de enige houten hoogaarzen in ons land. Beide schepen zijn als waardevol vastgesteld in de inventaris varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen. Beide staan ook op de schepenlijst van Stichting Behoud Hoogaars en in het stamboek Rond- & Platbodemjachten. De Dolfijn II verschilt van de BRU24 door de initiële bouw als jacht en de goede huidige staat. Gezien de goede staat en de aanwezige uitrusting kent het jachtje potentieel om actief gezeild te worden, wat educatieve waarde, belevings- en presentatiewaarde en dus ook economische en maatschappelijk waarde ten goede kan komen. Het varend maken betekent ook kans op bescherming als varend erfgoed.
zeldzaamheid	
ijkwaarde	De Dolfijn II is een eyecatcher binnen de kleine collectiecluster rond- en platbodems. Liefhebbers en Tolerant VZW streven het behoud van deze schepen na. Hoewel in Nederland nog meerdere hoogaarzen varen zijn de Dolfijn II en de BRU24 de enige houten hoogaarzen in ons land. Beide schepen zijn als waardevol vastgesteld in de inventaris varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen. Beide staan ook op de schepenlijst van Stichting Behoud Hoogaars en in het stamboek Rond- & Platbodemjachten. De Dolfijn II verschilt van de BRU24 door de initiële bouw als jacht en de goede huidige staat. Gezien de goede staat en de aanwezige uitrusting kent het jachtje potentieel om actief gezeild te worden, wat educatieve waarde, belevings- en presentatiewaarde en dus ook economische en maatschappelijk waarde ten goede kan komen. Het varend maken betekent ook kans op bescherming als varend erfgoed.
potentiële onderzoekswaarde	
actuele museale waarde	De Dolfijn II is een eyecatcher binnen de kleine collectiecluster rond- en platbodems. Liefhebbers en Tolerant VZW streven het behoud van deze schepen na. Hoewel in Nederland nog meerdere hoogaarzen varen zijn de Dolfijn II en de BRU24 de enige houten hoogaarzen in ons land. Beide schepen zijn als waardevol vastgesteld in de inventaris varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen. Beide staan ook op de schepenlijst van Stichting Behoud Hoogaars en in het stamboek Rond- & Platbodemjachten. De Dolfijn II verschilt van de BRU24 door de initiële bouw als jacht en de goede huidige staat. Gezien de goede staat en de aanwezige uitrusting kent het jachtje potentieel om actief gezeild te worden, wat educatieve waarde, belevings- en presentatiewaarde en dus ook economische en maatschappelijk waarde ten goede kan komen. Het varend maken betekent ook kans op bescherming als varend erfgoed.



KNOTSJACHT 'COURLIS' – AS.1994.022

schakelwaarde	Tot op vandaag bestaat discussie over het precieze type van dit houten jacht: gaat het om een knots, of een boeier? In het ene geval betreft het een evocatie van een verdwenen Antwerps vissersschip, in het tweede geval een boottype dat zowel in Friesland als bij ons voorkwam.
symboolwaarde contextwaarde	De Courlis werd in 1928 voor een rijke joodse graficus gebouwd bij Pochet (Merksem). Het jacht was initieel ingeschreven bij de RYCB en voer op Schelde en Zeeuwse wateren. Daarmee illustreert de Courlis de opgang van zeilsport als tijdverdrijf, zij het beperkt voor een zekere elite. Verder is de geschiedenis van de Courlis in grote lijnen bekend, en over de scheepstypes is ruim literatuur en restauratiekennis voorhanden.
informatiewaarde zeldzaamheid ijkwaarde	De Courlis is uniek tot over de landsgrenzen. Het jacht is als waardevol vastgesteld in de inventaris varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen. Binnen MAS-collectie kent het scheepje een plaats binnen de kleine collectiecluster rond- en platbodems.
presentatiewaarde maatschappelijke waarde	Liefhebbers en Tolerant VZW streven het behoud van deze schepen na.
potentiële onderzoekswaarde fysieke staat actuele museale waarde	Optisch is de Courlis in goede staat, al gebeurde een restauratie rond 2000 met minderwaardige materialen. De uitrusting is compleet, afgezien van het interieur. Mits een restauratie met vervanging van minderwaardige delen kent de Courlis potentieel om actief gezeild te worden. Dat kan educatieve waarde, belevings- en presentatiewaarde en dus ook economische en maatschappelijk waarde ten goede komen. Het varend maken betekent ook kans op bescherming.



EENHEIDSKLASSEN

AS.1962.077 – AS.1978.009 – AS.1986.020 – AS.1986.022.003 – AS.1990.036 – AS.1995.024 – AS.1997.018 – AS.1997.029
– AS.2001.004.002 – AS.2002.004.002 – AS.2001.011 – AS.2002.012 – AS.2004.015

ensemblewaarde
actuele museale waarde
educatieve waarde
schakelwaarde
ijkwaarde

contextwaarde

maatschappelijke waarde

informatiewaarde
symboolwaarde

fysieke staat
historische authenticiteit
zeldzaamheid
potentiële onderzoekswaarde

In 1962 werd met de 12-voetsjol ‘Karekiet’ de aanzet gegeven voor een afgeijnde verzameling eenheidsklassen, die vandaag veertien boten en elf verschillende types telt. De collectie in chronologische opstelling toont de evolutie van de eenheidsklassen op vlak van materiaal, bouwwijze, rompvorm,... en representeert een voortdurende zoektocht naar een performant uniform boottype van begin 20e eeuw tot de jaren 1990. Sommige types werden / worden in geweldigen getale gevaren. De verzameling toont een rijk, maar geen exhaustief beeld van de bestaande ‘monotypes’. Enkele markante of recente modellen ontbreken.

Veel van de getoonde boten of boottypes werden eertijds gevaren op de Schelde of op het Galgeweel, of kennen een link met de Antwerpse jachtclubs. Voor de museumboten geldt dan ook een nostalgische waarde, daar vele mensen in types als de Cadet, Optimist of Scheldejol leerden zeilen. Enkele klassen worden nog steeds actief of in competitie gezeild. Aan meerdere klassen kan overigens een club of Belgisch Olympisch zeilkampioen gelinkt worden: Léon Huybrechts won in 1924 goud in een Scheldejol. De Finn-jol (A. Nelis, 1956 - 64) en de Laserklasse (E. Van Acker, 1998 - heden) ontbreken vooralsnog in de verzameling. De Scheldejol en de Europeklasse zijn Belgische ontwerpen, respectievelijk door Leopold Standaert en Aloïs Roland.

Zowel de (hecht-) houten als de polyester boten zijn in redelijke tot goede staat en historisch authentiek. Twee boten zijn eerder zeldzaam, en zijn als waardevol vastgesteld in de inventaris varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen: 12-voetsjol ‘Karekiet’ en Scheldejol ‘Freja’. De zeldzaamheid van de collectie ligt bovenal in de ensemblewaarde.



LANGEDRAGSJULLE 'GUERITJE' – AS.1989.053

Långedragssjullar zijn overnaadse Zweedse wedstrijdboten, populair bij de jeugd van de jaren 1940 tot 1970. Informatie over deze boten is ruim voorhanden in Zweden; in ons land is het type evenwel onbekend. Het ontwerp met de vloeiende kiellijn is 'herkenbaar Scandinavisch'.

Een zeilliefhebber was door het type geïnspireerd en liet naar de Zweedse plannen een uniek eigen exemplaar bouwen bij scheepsbouwer Charles Meert (Noeveren). Tot de jaren 1980 werd met 'Gueritje' gezeild bij de BRYC, in de zwaairom van Willebroek en op het Veerse meer. De familie Bogaert schonk afgezien van Gueritje ook twee andere vaartuigen aan het NSM.

Binnen de MAS-collectie kent Gueritje een plaats tussen de sportzeilers, vertegenwoordigt de boot de popularisatie van de plezierzeilvaart na WO-II. Gueritje is in goede staat, in hoedanigheid van museumboot; de volledige uitrusting is aanwezig.

informatiewaarde**zeldzaamheid****ijkwaarde****potentiële onderzoekswaarde****symboolwaarde****contextwaarde****actuele museale waarde****schakelwaarde****fysieke staat****historische authenticiteit****inherente ensemblewaarde****presentatiewaarde**



ZEILKANO 'HAZEPOOTJE' – AS.1994.032**schakelwaarde****informatiewaarde****actuele museale waarde****fysieke staat****historische authenticiteit****uniciteit****ijkwaarde**

Deze slanke overnaadse zeilkano werd uitgedacht en gebouwd door een particulier in de late jaren 1950. Op dat moment verdwenen de laatste bouwers van houten boten, en was de revolutie van hechthouten massageproduceerde boten nabije toekomst. Tot die tijd was zelfbouw niet ongewoon. Met het Hazepootje werd voornamelijk gevaren op de Gentse Leie, het Veerse meer, en op water bij vakantiebestemmingen. Verder verhaal is enkel gekend uit twee contemporaine artikels, en foto's van de vroegere eigenaar.

In 1994 schonk de RYCB het Hazepootje aan het NSM. Binnen de MAS-collectie kent het Hazepootje nu een plaats binnen de cluster zeilende pleziervaart. Het Hazepootje is in goede staat in hoedanigheid van museumboot, na een restauratie in 2006. Mast en roer ontbreken evenwel.

Als eigen ontworpen en eigen gebouwd bootje is het Hazepootje uniek. Of het tweede exemplaar 'Haantje Pik' nog bestaat is niet geweten.



ZEILBOOT 'MARCOCOTCHKI' – AS.2006.006

De Thomat Carina werd ontworpen in Nedersaksen (D) door Günther Thomat. Het polyester bootype verscheen in verschillende varianten, maar was steeds stabiel en relatief goedkoop. De boot bood ruimte aan drie tot vier personen en was licht genoeg om door een gewone gezinswagen op een trailer gesleept te worden. Deze factoren maakten het in de jaren 1970 tot een ideale gezinszeilboot. Vandaag is het geen unieke boot, maar wel een archetypisch model dat de evolutie van zeilen tot populair familietijdverdrijf illustreert, en ook ontwikkelingen in materiaalkeuze en vormgeving toont.

De Marcocotchki had als thuishaven Antwerpen. Verder is weinig geweten over de geschiedenis. De zeilboot is een van de meer recente aanwinsten en kent een plaats tussen de zeilende pleziervaartuigen in MAS-collectie. Het bootje hoort evenwel niet bij de eenheidsklassen en heeft geen link met de Antwerpse jachtclubs. In de verzameling is het het enige bootje met kimkielen. De Marcocotchki toont gebruikssporen maar is in goede en authentieke staat, in hoedanigheid van museumboot.

schakelwaarde**contextwaarde****actuele museale waarde****presentatiewaarde****fysieke staat****historische authenticiteit****informatiewaarde**



SCHELDEKRUISER 'HERWIG' – MAS.0051

symboolwaarde

contextwaarde

schakelwaarde

informatiewaarde

maatschappelijke waarde

presentatiewaarde

symboolwaarde

actuele museale waarde

uniciteit

fysieke staat

historische authenticiteit

De Scheldekruiser werd in 1947 getekend door de bekende Nederlandse scheepsarchitect Van Hövell, als winnend ontwerp van een roemruchte wedstrijdvaart door burgemeester Craeybeckx. Het concept, het vaargebied, en de bouw op scheepswerf Roeis (Linkeroever) maken van de Herwig bij uitstek een Antwerpse boot. Samen met de twee schooltjalken werd de Herwig ingezet om de Antwerpse jeugd een maritiem bewustzijn bij te brengen. De Herwig roept dus nostalgie op: meerdere generaties Antwerpenaren leerden in hun jeugd zeilen op de boot, eerst onder begeleiding van Olympisch zeilkampioen Léon Huybrechts, later in beheer van zeilschool Sodipa en in samenwerking met Kindervreugd VZW. Pas in 2009 werd de Herwig uit de vaart genomen, om in 2011 tot MAS-collectiestuk te worden.

De Herwig is uniek in ons land, en is als waardevol vastgesteld in de inventaris varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen. Enkele Scheldekruisers zijn naar vermoeden nog te vinden in het buitenland. Binnen de MAS-collectie kent de Herwig een plaats tussen de sportzeilers, en samen met de twee schooltjalken bestaat een historisch vlootverband. De Herwig is in goede staat, in hoedanigheid van museumboot, met duidelijke gebruikssporen. Het opnieuw varend maken betekent een kans op bescherming, maar zou bijzondere aandacht vereisen gezien de leeftijd van de boot.



WHERRIES: 'HEINZ' - 'HILDA' – AS.1979.076.A – AS.1980.031 – AS.1982.076.A

Wherries kennen hun roots in het 17e-eeuwse Engeland, waar ze bekend zijn als 'Thames gig'. Het zijn slanke open roeiboten met plaats voor één of twee roeiers en een stuurman of -vrouw. Karakteristiek zijn de lichte overnaadse bouw, breed uitwaaiend boeisel en ontbreken van potdeksel. De boten bestonden in een 'inrigged' en 'outrigged' variant en konden een zeiltje bijzetten. Wherries waren op de Thames bijzonder populair in de late 19e eeuw. In de Antwerpse jachtclubs vormden ze vanaf de eeuwwisseling het alternatief voor yachtsmen zonder volwaardig jacht, zoals ook gieken, jollen, skiffs, périssoires, ... toendertijd veel gezien waren op de Schelde. Dergelijke boten illustreren de opkomende pleziervaart voor een exquise bevolgingsklasse. Wherries schijnen in ons land vandaag een bijzonder zeldzaam boottype.

De Heinz kwam in 1979 in collectie, en was een tiental jaar geleden onderwerp van een restauratieproject. De boot is in goede staat, materieel authentiek en compleet met uirusting.

De Hilda kwam in 1982 in collectie. De boot bleef tot op vandaag in depot en verkeert vandaag in twijfelachtige staat. De structurele integriteit is sterk aangetast en schade door memel is niet onwaarschijnlijk. Een restauratie is evenwel niet ondenkbaar.

Een derde wedstrijdboot is sinds 1980 in depot bewaard en is van het 'outrigged' type: zij is slank en sportiever, uitgerust met uitliggers voor de roeispanten en rolbanken voor de roeiers. De fysieke staat schijnt ondanks achterstallig onderhoud redelijk te zijn.

De voorgeschiedenis van deze wherries is niet precies bekend.

symboolwaarde**contextwaarde****schakelwaarde****ijkwaarde****zeldzaamheid****fysieke staat****inherente ensemblewaarde****historische authenticiteit****actuele museale waarde**



ROEIGIEK 'AALMOEZENIER FESTRAETS' – AS.1984.061

schakelwaarde
symboolwaarde
contextwaarde
ijkwaarde
maatschappelijke waarde

historische authenticiteit

Deze roeigiek was een van de boten van de Antwerpse zeescouts. Naar verluidt werd de bouwtekening gemaakt specifiek voor de zeescouts, die dan ook meerdere exemplaren in hun vloot hadden. Scheepswerf Van Heygen bouwde deze boordgeroeide giek tussen de twee oorlogen in. Met de eerste generatie boten van zwaar eikenhout werd gevaren tot de jaren 1970. De Festraets is een van de laatst bewaarde van deze eiken gieken. Enkele latere exemplaren worden vandaag nog door de zeescouts gevaren.

De Aalmoezenier Festraets werd aan het NSM geschonken in 1984. Een geplande restauratie ging niet door en de boot bleef in depot. De giek is vandaag in slechte staat, en is door slechte ondersteuning fel uitgezakt. Ook sporen van memel zijn waarschijnlijk. Een restauratie tot opnieuw varende boot zou goeddels nieuwbouw betekenen.



HOUTEN KANO – AS.1990.030**schakelwaarde**

Kano's behoren tot de oudste vaartuigen ter wereld. Ook het archetype van kano's als de hier getoonde Canadese kano is eeuwenoud.

symboolwaarde

Deze eikenhouten kano werd in de late jaren 1950 in Frankrijk gebouwd, op werf De Saever te Joinville. Schenker Defloor - lid van de VNSM - schonk zijn kano in 1990 aan het NSM.

actuele museale waarde

fysieke staat

De kano werd grondig gerestaureerd van 2007 tot 2009 en verkeert dan ook in goede fysieke en materieel authentieke staat. Door de goede staat en de leeftijd kan een zekere zeldzaamheid worden verondersteld. De originele peddels van de boot zijn nog aanwezig.

materiële authenticiteit

zeldzaamheid

inherente ensemblewaarde



geen actuele foto beschikbaar

KAJAK 'KARNA' & TWEE VOUWKAJAKS – AS.1984.016 – AS.1994.017.001 – AS.1994.017.002**schakelwaarde**

Deze kajaks illustreren de pleziervaart, die in het interbellum geleidelijk aan voor een bredere bevolkingslaag bereikbaar werd. Nieuwe, lichtere materialen deden hun intrede en maakten bovendien dat de vaartuigen relatief eenvoudig te transporteren waren. In de bredere zin waren deze boten symbool van een nieuwe 'lifestyle': (inlands) toerisme werd populair, getuige het groeiende aanbod vrijetijdsinvullingen, kampeerartikelen, enzovoort.

contextwaarde**inherente ensemblewaarde**

De Karna werd gevaren van 1935 tot 1960, en kwam in 1984 in het NSM terecht. De vouwkajaks van het Duitse merk 'Berger' dateren van de jaren 1930, en werden gevaren op Schelde, Moezel en Rijn. De vouwkajaks zijn compleet met demontabele peddels, draagtassen, transportwagentje,...

historische authenticiteit**zeldzaamheid****potentiële onderzoekswaarde**

De kajaks werden alle met bemiddeling van de VNSM aan het museum geschonken, waar ze evenwel (opgevouwen) in depot bleven. Deze kajaks zijn zeldzame getuigen van het boottype in voornoemde periode. Desondanks zijn de boten toe aan een restauratie om behoud mogelijk te blijven maken. Het materiaal van de vouwkajaks is sterk gedegradeerd.



HOUTEN KAJAK – MAS.0039

Deze kajak is van de recentere aanwinsten binnen de collectie vaartuigen. Deze boot zou gebouwd zijn rond 1900. Vóór schenking werd met de kajak onder meer gevaren op de Delftse binnengrachten. Verdere geschiedenis is evenwel niet bekend.

schakelwaarde

Het is waarschijnlijk dat kajaks van een vergelijkbaar type ook bij de Antwerpse jachtclubs te zien waren rond de vorige eeuwwisseling. Net als gieken, jollen, skiffs,... waren het de boten voor de 'yachtsmen' zonder volwaardig jacht.

fysieke staat

Vandaag verkeert de kajak in goede staat, dankzij een restauratie na schenking. De kajak is materieel authentiek. De veronderstelde leeftijd draagt bij aan de zeldzaamheid.

materiële authenticiteit**actuele museale waarde****zeldzaamheid**



RUNABOUT 'PEGASE' – AS.1986.022.001**schakelwaarde**

Runabouts (of autoboten) als de Pégase kwamen op rond de jaren 1920 en waren een trend in Amerika en Italië doorheen de jaren 1950-60. Ook in ons land kwamen voorbeelden van dergelijke luxevaartuigen voor, wat de welvaart en Amerikaanse invloed tijdens de golden fifties illustreert.

symboolwaarde

De Pégase werd gebouwd op de werf Pochet te Merksem – waarschijnlijk naar een voorbeeld uit een Amerikaans hobbyblad, vóór de introductie van polyester in de jachtbouw. Uitvalsbasis was de RYCB.

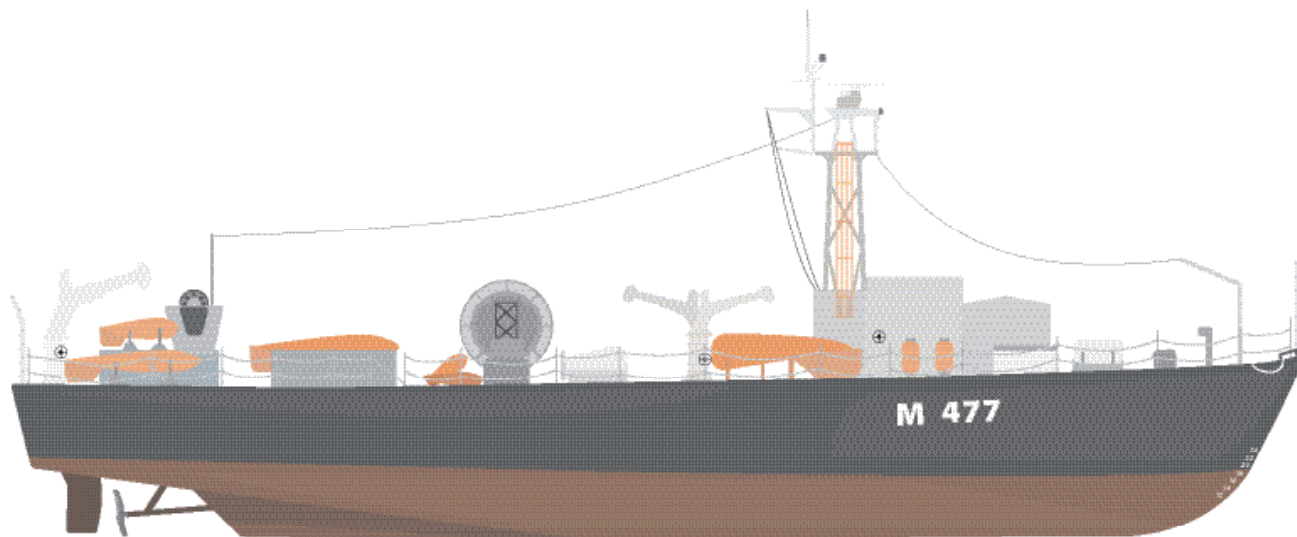
contextwaarde**fysieke staat**

Na de restauratie in 2004 is de Pégase in goede staat; het vaartuig springt in het oog tussen de andere vaartuigen in collectie en spreekt tot de verbeelding. Originele motor en uitrusting zijn aanwezig. De Pégase is als waardevol vastgesteld in de inventaris varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen. Mits revisie van de motor en de romp kent de Pégase potentieel om opnieuw te varen. Dat kan belevings- en presentatiewaarde en dus ook economische en maatschappelijk waarde ten goede komen. Het varend maken betekent ook kans op bescherming.

materiële authenticiteit**presentatiewaarde****inherente ensemblewaarde****actuele museale waarde****uniciteit**

De Pégase is niet de enige runabout in ons land, maar is wel bijzonder omwille van de hoge contextwaarde en de goede staat. In Fleurus bouwt firma Poncelet hedendaagse autoboten.

MILITAIRE VAARTUIGEN



COLLECTIESCHETS

ALGEMENE BESCHRIJVING

De militaire cluster van de collectie vaartuigen omvat twee marineschepen, drie marinesloepen en een dinghy. Tot de deelcollectie kan ook één vouwboot van het Britse leger worden gerekend, waarmee de scoop van de deelcollectie verruimt van ‘marine’ naar ‘militair’. Met uitzondering van de rijnevadet en de vouwboot bestaat de volledige deelcollectie uit bruiklenen.

De meeste vaartuigen zijn terug te dateren tot de jaren 1950.

CONTEXT

De Belgische Zeemacht of marine (-component) kent een verleden vanaf de Tweede Wereldoorlog tot vandaag. Aanvankelijk bestond de vloot voornamelijk uit Britse marineschepen, en werd ze aangewend en uitgebreid in nasleep van WO-II en de dreiging van de Koude Oorlog. Eerst bestond de taak van de Zeemacht meestens uit mijnenvegen, visserij- en kustwacht, en controle van koopvaardijsschepen.

In de nabijheid van Antwerpen had de Zeemacht een basis op Fort Liefkenshoek (1946 – 1961) en Fort St. Marie (vanaf 1961), wat de aanwezigheid van de Zeemacht op de Schelde tot de late jaren 1980 verklaarde. Daarnaast werden de marineschepen steeds onderhouden in de Antwerpse stadsdroogdokken.

De militaire collectiecluster kende zijn aanzet met de inbruikleennaam van een eerste walvissloop in 1975. Eind jaren 1980 werd de deelcollectie gespijsd met twee marineschepen van de buiten dienst gestelde naoorlogse klassen. De contacten tussen NSM-conservator De Vos

en de Zeemacht waren destijds goed, na eerdere samenwerking voor tentoonstellingen. Ook zetelde de stafchef van de Zeemacht in de beheersraad van de Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum VZW.

In 1992 gaf het Zeilcentrum van de Zeemacht tot slot drie buiten gebruik gestelde opleidingsboten in bruikleen aan het NSM. Onderhoud en conservatie van de afgevoerde houten boten werd niet als taak van de marine gezien.

Deze deelcollectie toont een greep uit de geschiedenis van de Belgische Marine. Enkel de eigendom van een vouwbootje van het Britse leger verruimt de scoop van ‘marine’ naar ‘militair’.

OVERZICHT

De twee marineschepen in collectie zijn de volgende:

- o AS.1987.034 Riviersnelboot P905 Schelde
- o AS.1989.056 MSI M477 Oudenaarde

Deze schepen zijn als waardevol vastgesteld in de inventaris varend erfgoed van het Vlaams agentschap onroerend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen.

De boten zijn de volgende:

- o AS.1975.018.001 Walvissloep
- o AS.1992.013.002 Walvissloep
- o AS.1988.081.001 Militaire vouwboot
- o AS.1992.013.001 B2-sloep
- o AS.1992.013.003 11ft. Dinghy

De sloepen waren alle in gebruik bij marine-opleidingen. Met uitzondering van de riviersnelboot en de vouwboot zijn al deze vaartuigen in bruikleen aan het MAS.

UIT DE WAARDESTELLING

Deze deelcollectie biedt een greep uit het verleden van de marinecomponent van Defensie. Een aanzienlijk deel van de marinevloot kreeg haar onderhoud destijds in de stadsdroogdokken. Enkel de eigendom van het vouwbootje van het Britse leger verruimt de scoop van 'marine' naar 'militair'.

Beide **marineschepen** kennen individueel representatie- en contextwaarde. Met de unieke ondiep-watermijnenveger kan worden teruggelinkt aan de Belgische reputatie inzake mijnvegen. De riviersnelboot was deel van de geallieerde bezettingszone en opereerde later op de Schelde.

Anderzijds zijn de schepen niet exemplarisch voor het verleden van de Zeemacht. Beide schepen imponeren verder met vorm en afmetingen; een nog aangepaste presentatiewijze kan een positieve weerslag hebben op de presentatiewaarde. De beperkte toegankelijkheid van deze utilitaire schepen compromitteert evenwel potentiële belevingswaarde. De inherente ensemblewaarde is matig, en in combinatie met de weinig geïntegreerde restauratie van de mijnenveger is de historische authenticiteit aangetast.

De **sloepen** kennen met hun marineverleden en specifieke bouwwijze eveneens representatiewaarde, en zijn zo nagenoeg uniek in ons land. De opleiding met de sloepen geschiedde zowel bij Antwerpen als in Oostende. Van alle sloepen is de structurele integriteit aangepast door plaatselijk houtrot, memel, of andere. Een restauratie is nodig voor behoud van de sloepen op lange termijn.

De **vouwboot** is een buitenbeentje, als enige boot die nooit bij de Belgische Zeemacht heeft gediend.

Het dient opgemerkt dat alle stukken van de marinecomponent in bruikleen zijn. Enkel de riviersnelboot, die dan weer minder buitengemeen is, is eigen bezit.

Complementaire collectie is die van het Brusselse legermuseum, met marineafdeling. De Marinekadetten varen met zusterschepen van de riviersnelboot, waarvan drie schepen zijn beschermd als varende erfgoed.



RIVIERSNELBOOT P905 ‘SCHELDE’ – AS.1987.034**schakelwaarde
symboolwaarde**

In nasleep van WO-II en onder dreiging van de Koude Oorlog werd door de jonge Belgische Zeemacht de Rijnflottielje gevormd. Hiertoe werden tien snelle en gestroomlijnde Rijnvedetten gebouwd op de Duitse Hitzlerwerf, met destijds zeldzame toepassing van laswerk en aluminium. Alle schepen werden genoemd naar een Belgische rivier.

contextwaarde

De vloot opereerde van 1953 tot 1960 vanuit Keulen-Niehl. Drie schepen werden vanaf 1956 ingezet in Belgisch Congo. Na ontbinding van het flottielje kwamen alle schepen naar de marinebasis van Zeebrugge, en in 1963 naar Kallo. De P905 had van 1963 tot 1985 opdrachten in de Antwerpse haven en op de Schelde en was er dan ook vaak gezien. De P905 werd na sluiting van de basis in Kallo in 1987 bijgezet in het Maritiem Park en was de aanzet van de marinecluster van het voormalig NSM. Het casco is optisch in goede staat; maar het vlak is sterk ingevreten en sommige machineonderdelen ontbreken. De P905 is als waardevol vastgesteld in de inventaris varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen. Drie andere rijnvedetten zijn beschermd en in de vaart bij de Marinekadetten VZW, een vierde is opgesteld in het Brusselse KLM, een vijfde is tot woonschip verbouwd. Online wisselen oud-gedienden foto's en geschiedenis uit over de flottielje.

actuele museale waarde**presentatiewaarde****inherente ensemblewaarde****ijkwaarde****maatschappelijke waarde****informatiewaarde**

Consequent onderhoud en overdekking blijven nodig om conservatie en achtbare presentatie te garanderen. Het opnieuw toegankelijk maken van het schip zou de belevingswaarde van het schip vergroten; opnieuw drijvend maken vergt allicht aanzienlijke kosten. Een bescherming als vierde rijnvedette lijkt onwaarschijnlijk.





**symboolwaarde
schakelwaarde**

contextwaarde

presentatiewaarde

uniciteit

potentiële onderzoekswaarde

inherente ensemblewaarde

maatschappelijke waarde

informatiewaarde

ONDIEPWATERMIJNENVEGER (MSI) M477 'OUDENAARDE' – AS.1989.056.001

In 1958-59 werd de MSI 'Herstal'-klasse gebouwd naar Amerikaanse licentie. De Mercantile Shipyard in Kruibeke leverde deze houten mijnenvegers in context van de dreigende Koude Oorlog en de nasleep van WO-II, voor een totale Belgische vloot van 45 mijnenvegers. De Herstalklasse voerde magnetisch, akoestisch en mechanisch veegtuig en werd steeds onderhouden in de Antwerpse stadsdroogdokken. De jonge Belgische Zeemacht opereerde met deze schepen op de Schelde en voor de Belgische kust, en verwierf met zijn mijnveegacties grote internationale reputatie.

De Oudenaarde werd in 1989 door de Zeemacht in bruikleen gegeven, en is sinds dat moment opgesteld op de Orteliuskaai als blikvanger en exponent van de marinecluster van het voormalig NSM. Het is vandaag de laatste intact overgebleven Herstal-MSI. De mijnenveger is als waardevol vastgesteld in de inventaris varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen. De relatief complete uitrusting en de inspanningen van de enthousiaste vrijwilligersploeg ten spijt verkeert het schip in matig tot slechte staat. Consequent onderhoud en idealiter een grote restauratie-actie zijn noodzakelijk om conservatie en achtbare presentatie te garanderen.

Het schip draagt in eerste plaats een maatschappelijke waarde voor (oud-) gedienden van de marine. Verder is schip het relatief goed gedocumenteerd tot planmateriaal toe, en documenteert de vrijwilligersploeg ook de voortgang van de restauratiewerken. Het toegankelijk maken van de Oudenaarde zou belevingswaarde, en naar verwachting ook maatschappelijke en presentatiewaarde opkrikken. De toegankelijkheid van het schip is gezien de opbouw niet ideaal, en kan allicht niet verbeterd kan worden zonder compromitteren van de authenticiteit van het schip. Mocht de M477 Oudenaarde een plaats krijgen in het museum op de droogdocks-site zou er sprake zijn van infrastructurele ensemblewaarde en verhoogde contextwaarde.





schakelwaarde

symboolwaarde

zeldzaamheid

maatschappelijke waarde

ijkwaarde

historische authenticiteit

potentiële onderzoekswaarde

WALVISSLOEPEN & B2-SLOEP 790 – AS.1975.018.001 – AS.1992.013.001 – AS.1992.013.002

De walvissloepen als type zijn te linken aan de ontwikkeling van de walvisvaart, en specifiek aan het 19e-eeuwse Amerikaanse model van deze lichte maar rigide sloepen. Vanaf de jaren 1940 dienden dergelijke walvissloepen als reddingsboten op de Engelse Algérineklassen. In ons land werden ze later ingezet bij de opleiding voor (onder-) officieren in de Nautische School van Nieuwpoort / Kallo.

Ook de B2-sloepen werden tot de jaren 1980 voor het zelfde doel ingezet. Deze sloepen werden op de Nederlandse rijkswerf Willemsoord gebouwd tussen 1945 en 1953; de Belgische Zeemacht nam vier exemplaren in gebruik. De vier B2's bestaan nog, n°790 in authentieke maar mindere staat. Vijf epoxyvarianten werden recent gebouwd door de Gentse zeescouts. Planmateriaal is voorhanden.

In 1975 kreeg het NSM een eerste walvissloep in bruikleen van de Belgische Zeemacht. De voorgeschiedenis van de boot is onbekend, en de staat van de boot is matig te noemen. Een tweede walvissloep en een B2-sloep werden door het Zeilcentrum in Zeebrugge in 1992 in bruikleen gegeven aan het NSM. De boten verkeren in slechte staat door respectievelijk memel en rot in de spanten. Hun verleden is evenwel beter bekend: de walvissloep werd goed verzorgd om er in de jaren 1980 mee deel te nemen aan de jaarlijkse marineroei- en zeilwedstrijd 'Stroombank'.

De sloepen als opleidingsboten kennen ensemblewaarde binnen de marinecluster.





schakelwaarde
symboolwaarde

actuele museale waarde

historische authenticiteit

inherente ensemblewaarde

fysieke staat

11 ft. DINGHY – AS.1992.013.003

Deze dinghy was een ontspanningsbootje van de officieren, en zou ook zijn ingezet bij de officierenopleiding op de marinebasis van Kallo. In de jaren 1980 had de marine het leeuwendeel van haar houten opleidingsboten afgevoerd. Dit overnaadse zeilbootje stond enige jaren als blikvanger opgesteld in de inkomhal van het Zeilcentrum. Verdere geschiedenis is niet bekend. Het bootje werd door de Zeemacht in bruikleen gegeven aan het NSM in 1992.

Deze dinghy is op het droge bewaard in zijn historische authenticiteit, en is compleet met uitrusting. De fysieke staat is redelijk. De dinghy als opleidingsboot kent ensemblewaarde binnen de marinecluster.



MILITAIRE FBE-vouwboot – AS.1988.081.001**schakelwaarde****symboolwaarde**

De FBE (Folding Boat Equipment) werden in 1928 in gebruik genomen door het Britse leger. Het waren opvouwbare boten met houten wanden en canvas scharnieren. Voor die tijd waren ze licht en compact, en toch sterk. Ze konden dienen als overzet, of als drijver voor tijdelijke bruggen of pontons. De verbeterde Mk-III van 1939 bewees belangrijke diensten tijdens de Tweede Wereldoorlog, ook in ons land. De vouwboten werden in groten getale ingezet bij de oversteek van de Rijn in 1945 (operatie Plunder). Het is eerder onwaarschijnlijk dat ze dienst deden tijdens de landing in Normandië op 6 juni 1944, zoals ooit gesuggereerd werd.

actuele museale waarde**uniciteit****ijkwaarde****historische authenticiteit****potentiële onderzoekswaarde**

Deze vouwboot werd in 1988 aan het NSM geschonken en is thans naar vermoeden een uniek exemplaar. In het buitenland schijnt slechts beeldmateriaal bewaard. Deze boot is in historisch authentieke maar fysiek slechte staat.

HAVENWERKTUIGEN



COLLECTIESCHETS

ALGEMENE BESCHRIJVING

De cluster havenwerktuigen is een verzameling die recent uitbreiding kende. Hoewel beperkt in aantal gaat het om de grootste collectiestukken: het kleinste tuig meet net geen 20 meter, het grootste is meer dan 60 meter lang. Op één uitzondering na zijn ze alle nog drijvend, en één werktuig is in gedeeld beheer. Stuk voor stuk zijn de havenwerktuigen gebouwd met een zeer specifieke functie, en zijn ze werkzaam geweest in de Antwerpse haven.

CONTEXT

De Antwerpse haven had diverse havenwerktuigen in eigen beheer. De introductie van een nieuwe machine betekende doorgaans een evolutie op technologisch vlak, in capaciteit, naar werkgelegenheid toe,... Het betekende tegelijkertijd de uitfasering van oudere werktuigen, die naar het NSM konden worden overgedragen.

Deze vlottende havenwerktuigen in beheer van de stad werden steeds onderhouden in de Antwerpse stadsdroogdokken.

De collectiecluster kende de aanzet met de particuliere schenking van stoomsleepboot 'Amical' in 1986. Vlotkraan 9 werd in 1990 overgedragen aan het museum. Pas in 2017 volgden nieuwe aanwinsten. De Antwerpse Graanzuiger 19 is eigendom van Maritiem Museum Rotterdam en kwam recent onder gedeeld beheer met het MAS.

OVERZICHT

De vijf havenwerktuigen in collectie zijn de volgende:

- AS.1986.038 Stoomsleepboot 'Amical'
- MAS.0234.001 Sleepboot 70
- MAS.0234.002 Emmerbaggermolen B1
- MAS.0255.001 Vlotkraan 9
- Vlottende graanzuiger 19

UIT DE WAARDESTELLING

De drijvende havenwerktuigen bepaalden in de vorige eeuw mee het uitzicht en de geschiedenis van de Antwerpse haven. Ze representeren de bedrijfstakken van het havenbedrijf en bieden zo hoge ensemblewaarde. De meeste vlottende werktuigen kregen hun onderhoud in de stadsdroogdokken.

Deze cluster is een verzameling van grote en unieke machines. Hun werk in de Antwerpse haven en de evolutie in aandrijvingswijze betekent hoge representatie- en contextwaarde, tot zelfs infrastructurele ensemblewaarde gezien hun onderhoud in de stadsdroogdokken. Het rechtstreekse verband met de Antwerpse haven levert niet enkel voor gepensioneerde havenarbeiders een maatschappelijke waarde op.

De staat van de tuigen varieert van uiterst matig tot redelijk, maar de stukken bleven goeddeels historisch authentiek. Samen met de (deels) werkende staat bestaat daardoor groot potentieel inzake belevingswaarde. Een verhoogde presentatiewaarde kan ook een economische

waarde genereren. De vlottende graanzuiger is in werkende staat, en speelt dankzij de hoge presentatiewaarde een voorbeeldrol.

Gezien de (voorlopige) bescherming van alle havenwerktuigen in collectie is er kans op subsidiëring. Het opstellen van een beheersprogramma en navenante begroting is een noodzakelijke voorwaarde voor subsidiëring.

Complementaire collecties drijvende of varende zijn slechts in het buitenland te vinden. In Antwerpen sluit de collectie aan bij de verzameling van 17 als monument beschermde walkranen van het MAS.



LAATSTE BELGISCHE STOOMSLEEPBOOT 'AMICAL' – AS.1986.038

schakelwaarde	Schroefstoomslepers maakten hun opgang vanaf ca. 1900. Deze werden ingezet voor de sleep van grote zeeschepen in de haven, en waren tot aan de algemene motorisering van de binnenvaartvloot ook op vele kanalen niet weg te denken.
symboolwaarde	De Amical werd in 1914 geklonken door Huiskens & Van Dijk te Dordrecht (NL), met een triple expansie stoommachine als krachtbron. Onder Belgische vlag diende het schip als sleepboot op Schelde en Dender. Na WO-II werd de Amical ingezet voor schroefbaggerwerk. Eigenaar Haeck patenteerde vervolgens het agitatiebaggeren – een eigen systeem waarbij een ploeg achter aan het schip werd gemonteerd. De Amical kreeg een vaste baggeropdracht in de Antwerpse haven en de vloot van het bedrijf Haeck & Van der Meerssche groeide gestaag aan.
contextwaarde	Bij gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de firma H&VDM werd de Amical opgekalefaterd en aan het NSM bijgezet. Door recente aanwinsten behoort de Amical nu tot een volwaardige cluster havenwerktuigen in de MAS-collectie. De stoommachine en de Piedboeuf stoomketel zijn nog aanwezig, net als technische tekeningen van de installatie, maar het casco verkeert in beduidend minder goede staat. F. Janssens voerde recent onderzoek naar de Amical in functie van restauratie, en in Nederland bestaan meerdere voorbeelden van gerestaureerde stoomslepers. De Amical is de enige bewaarde stoomsleepboot in ons land, en is beschermd als varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen.
ijkwaarde	Consequent onderhoud blijft nodig om conservatie en achtbare presentatie te garanderen. Een restauratie tot varend en werkend schip zou sociale en gebruikswaarde fel vergroten. Een aanzienlijke restauratiepremie is mogelijk na opstellen van een beheersprogramma.
presentatiewaarde	
actuele museale waarde	
inherente ensemblewaarde	
historische authenticiteit	
onderzoekswaarde	
informatiewaarde	
uniciteit	
potentiële onderzoekswaarde	





SLEEPBOOT T70 – MAS.0234.001

schakelwaarde

De Antwerpse sleepdienst verzorgt het slepen van schepen achter de sluisen. De geschiedenis van de stedelijke sleepdienst gaat terug tot 1875, met de aankoop van drie stoomslepers. Stoom werd vervangen door diesel rond WO-II. Vanaf 1958 werd van een schroefaandrijving overschakeld op dubbele Voight-Schneiderpropellers, wat de sleepboten tot op vandaag een bijzondere wendbaarheid geeft. Het Algemeen Werkhuis Noord ontwikkelde zijn specialiteit in het onderhoud van dit type propellers.

symboolwaarde

Sleepboot 70 is deel van de '70-generatie' sleepboten, op bestek gebouwd op scheepswerf Sint-Pieter te Hemiksem. Van 1968 tot enige jaren geleden maakte deze generatie deel uit van de vloot van het Antwerpse sleepbedrijf. De 70-ers hadden een sleepvermogen van 24 ton (de standaard is al sinds de jaren 1990 meer dan het dubbele), en konden bijkomend ingezet worden als ijsbreker of brandweerschep. Ze waren steeds werkzaam in de Antwerpse dokken en werden onderhouden in de stadsdroogdokken. Planmateriaal is voorhanden in het objectdossier. Zowel sleepbootkapiteinen als technisch personeel kunnen nog de bijzonderheden van de 70-ers duiden.

contextwaarde

infrastructurele ensemblewaarde

informatiewaarde

Sleepboot 70 werd in 2018 overgedragen aan de stad, in beheer van het MAS, maar is vooralsnog niet ontsloten voor publiek. Het schip is drijvend bewaard in haar historische authenticiteit, en de fysieke staat in hoedanigheid van museumschip is vrij goed. De vijf Antwerpse zusterschepen van de 70-reeks zijn verschroot. Dat houdt voor sleepboot 70 uniciteit en ijkwaarde in, bij uitbreiding voor de vloot van het sleepbedrijf. Varend maken van het schip is niet onmogelijk. Een permanente droogzetting zou evenwel zicht bieden op de bijzondere Voight-Schneiderpropellers en is allicht interessanter. De robuustheid en de vrij ruime dekken bieden mogelijkheid om het schip voor bezoekers toegankelijk te maken.

historische authenticiteit

fysieke staat

ijkwaarde

uniciteit





schakelwaarde
symboolwaarde

EMMERBAGGERMOLEN B1 – MAS.0234.002

Door de getijdenwerking op de Schelde is het nodig geregeld te baggeren om vaargeulen, sluizen en getijdedokken op diepte te houden voor het scheepsverkeer. Door de tijd heen is gewerkt met emmerbaggermolens, agitatiebaggeraars, splijtbakken, baggerkranen, bakken- en hopperzuigers,...

Emmerbaggermolen B1 werd in 1972 te water gelaten bij werf Sint-Pieter te Hemiksem, in opdracht van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. B1 innoveerde met een diesel-elektrische aandrijving en kon tot 22 meter diepte baggeren - 8 meter méér dan de oudere tuigen. B1 werd opgelegd in 2014.

contextwaarde

infrastructurele ensemblewaarde

uniciteit - ijkwaarde
informatiewaarde

Baggermolen B1 was steeds werkzaam nabij Antwerpen en werd onderhouden in de stadsdroogdokken. Het is de laatst bewaarde baggermolen van het baggerbedrijf, dat investeerde in meer efficiënte en stillere werktuigen. Planmateriaal is voorhanden in het objectdossier. Voormalig boordpersoneel kan nog de bijzonderheden van de emmerbaggermolen duiden.

historische authenticiteit

fysieke staat

Baggermolen B1 werd in 2018 overgedragen aan de stad, in beheer van het MAS, maar is voornamelijk niet ontsloten voor publiek. Het tuig is drijvend bewaard in haar historische authenticiteit. De fysieke staat in hoedanigheid van museumschip is redelijk te noemen, al dient verder nazicht zich aan. B1 had geen eigen aandrijving, maar motoren en algemene uitrusting zijn nog aan boord. Opnieuw werkend maken van de baggermolen is allicht mogelijk na het nodige onderzoek en onderhoud. Een permanente droogzetting zou evenwel zicht bieden op de constructie met baggerketting en is allicht interessanter. De robuustheid en de ruimte aan dek en in de vertrekken bieden mogelijkheid om het schip voor bezoekers toegankelijk te maken.

inherente ensemblewaarde





ijkwaarde
schakelwaarde

symboolwaarde
informatiewaarde

contextwaarde

actuele museale waarde
historische authenticiteit
inherente ensemblewaarde
uniciteit
potentiële onderzoekswaarde

ensemblewaarde
presentatiewaarde
belevingswaarde
maatschappelijke waarde
onderzoekswaarde

VLOTKRAAN 9 – MAS.0255.01

In de wederopstanding na de Tweede Wereldoorlog bestelde de Stad Antwerpen vier vlottende 10-tons kranen, om de eigen vloot van vlottend havenalaam weer op punt te stellen. Opmerkelijk was de keuze voor stoomaandrijving, terwijl deze technologie toentertijd al tanende bleek, en terwijl het topmechanisme met dubbele giek juist nog vrij innovatief was. Het ponton werd geklonken en gelast op de Boelwerf te Temse, de kraan gebouwd bij Boomse Metaalwerken en de stoominstallatie verzorgd door Mahy frères te Gent. Planmateriaal van de kranen is nog in archieven bij het havenbedrijf. Ook de actieve werkgroep rond de havenkranen bezit een rijke kennis en groot engagement. Tot de late jaren 1970 waren de vlotkranen vaak gezien in de Antwerpse dokken. Ze werden in de stadsdroogdokken onderhouden, waar VK9 in 1984 nog van een nieuwe stoomketel voorzien werd. In 1990 werd de kraan overgedragen aan het NSM.

Vlotkraan 9 is relatief authentiek en volledig: afgezien van het ontvreemde koper zijn ponton, kraan en machines vrij intact. Het vlak van het ponton is evenwel in uiterst matige staat. VK9 is een van de laatste grote vlottende stoomkranen in Europa en is beschermd als varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen. De stoomkraan kent een plaats binnen de collectie historische havenkranen van het MAS, maar vervolledigt ook de cluster havenwerktuigen. Tot op heden ligt VK9 in het Bonapartedok, waar de kraan door zijn afmetingen haast een stedenbouwkundige betekenis heeft. Een restauratie van kraan en ponton zijn haalbaar mits goedkeuring van het in 2018 ingediende beheersprogramma en de navenante premies.





VLOTTENDE GRAANZUIGER 19

De Antwerpse haven had lange tijd een bijzonder grote rol in de graandoorvoer. De overslag gebeurde manueel en creëerde veel werkgelegenheid. Rond 1900 was graan goed voor de helft van de losbewegingen in de haven. De introductie van de revolutionaire vlottende stoomgraanzuigers rond die tijd ging dan ook moeizaam, gepaard met grote arbeidersprotesten. De mechanisering zorgde echter voor een verhoogde trafiek.

De pontons van de graanelevators waren geklonken op de Cockerillwerf, het Duitse Luther/MIAG leverde de machines. De graanzuigers werkten tussen ca. 1908 en 1985 in de Antwerpse haven en werden steeds onderhouden in de stadsdroogdokken. Stad Antwerpen kocht in totaal 24 vlottende graanzuigers en verhuurde deze. De geschiedenis van de beeldbepalende tuigen is vrij goed gedocumenteerd.

VG19 werd in 1984 buiten dienst gesteld en verkocht als onderdelenreserve naar Rotterdam, waar men echter besloot de Antwerpse graanzuiger te behouden als meest intacte machine en later als museumexemplaar.

Vandaag is Graanzuiger 19 de laatste vlottende graanzuiger in West-Europa. VG19 is in werkende staat hersteld, wordt opengesteld en gedemonstreerd en is een publiekslieveling. Uitrusting en onderdekse vertrekken zijn intact en te bezoeken. Sinds 2017 is de graanzuiger in gedeeld beheer van het MMR en het MAS. Velen zijn blij dit erfstuk deeltijds weer in de Antwerpse dokken te zien, waar het tuig door zijn afmetingen haast een stedenbouwkundige betekenis heeft. De graanzuiger vormt een sleutelstuk in de collectie havenerfgoed.

VG19 is beschermd als varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen. Een verdere restauratie wordt momenteel gepland, een beheersdossier is in opmaak.

schakelwaarde

symboolwaarde
contextwaarde

infrastructurele ensemblewaarde

informatiewaarde

actuele museale waarde

uniciteit - ijkwaarde

functionele authenticiteit

belevingswaarde

presentatiewaarde

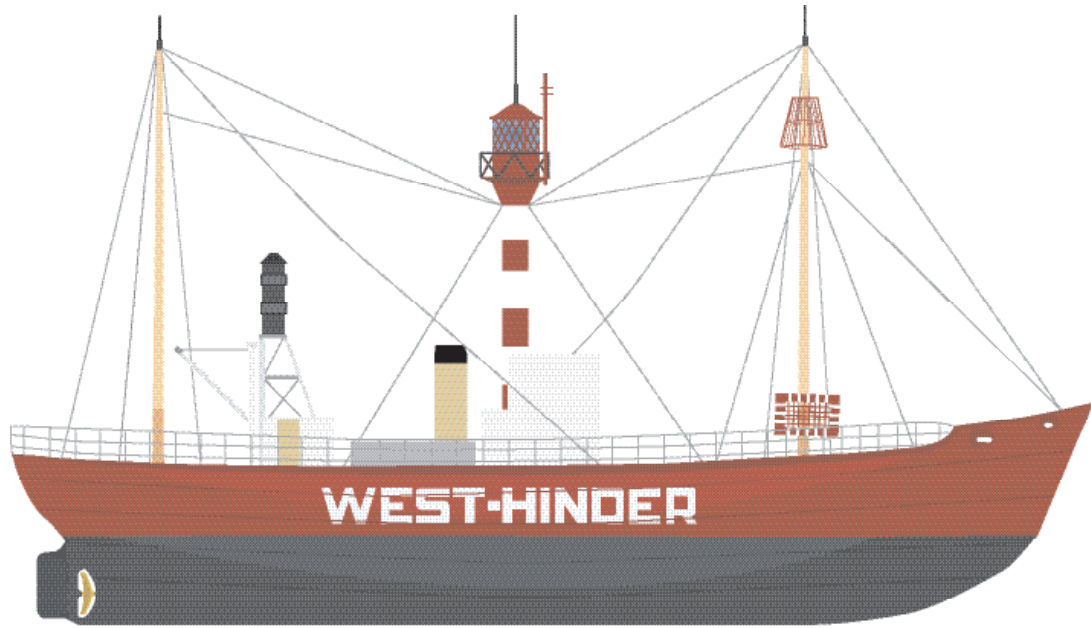
inherente ensemblewaarde

maatschappelijke waarde

fysieke staat

onderzoekswaarde

DIVERSE



COLLECTIESCHETS

ALGEMENE BESCHRIJVING

Zoals aangehaald in het begin van dit bundel genereert elke taxonomie automatisch een 'rest'-groep. In casu is dit een ruim aandeel van vaartuigen dat niet onder één noemer te vatten is, of waarvan te weinig exemplaren zijn om er een aparte volwaardige categorie aan te wijden.

Dit gebrek aan ensemblewaarde binnen de collectie doet evenwel niets af aan de overige individuele waarden van de vaartuigen.

Het betreft staatschepen, niet voormelde boottypes, bootjes die van uiterst lokaal belang waren, enzoverder.

OVERZICHT

- Schepen
 - o AS.1986.037 – Reddingsboot Watson
 - o AS.1995.010 – Lichtschip III 'West-Hinder'
 - o AS.1996.016 – Kitsjacht 'Williwaw'
 - o MAS.0183 – Schooltjalk 'De Gerlache'
- Boten
 - o AS.1974.002.001 – Jol van MS 'Krankeloon'
 - o AS.1973.045 – Sloep van 'Tony'
 - o AS.1983.021 – Hamse jol 'Marie'
- Reddingsvloepen
 - o AS.1980.018 – Schroefreddingsboot 'Brunella'
 - o AS.1986.055 – Reddingsvloep 'Pennland'
- Regionaal bekend
 - o Vlaams
 - AS.1974.067 – Jol, voormalige veerboot
 - AS.1981.039 – Palingschuit Nieuwpoort
 - AS.1993.023 – Leiepont
 - o Waals
 - AS.1992.018 – Nacelle

o Nederlands

- AS.1979.051 – Hollandse boot
- AS.1980.061 – Doesburger
- AS.1982.069 – Zeeuwse visboot
- AS.1984.015 – Punter
- AS.1992.038 – Vlieger
- AS.2002.001 – Wildschietter





symboolwaarde
schakelwaarde

actuele museale waarde

presentatiewaarde

historische authenticiteit

inherente ensemblewaarde

ijkwaarde

maatschappelijke waarde

informatiewaarde

fysieke staat

MOTORREDDINGSBOOT 'NIEUWPOORT' – AS.1986.037

De Nieuwpoort is een van de drie Watson 46.9ft reddingsboten die in 1946 besteld werden bij de Engelse scheepswerf White. Samen met de Zeebrugge en de Oostende verzekerde het schip de naoorlogse modernisering van de Reddingsdienst, die sinds 1840 de Belgische kust beveiligde. De Watsonboten hadden een stevige reputatie opgebouwd met hun zelfoprichtende boottypes. De onzinkbaarheid en de krachtige watergekoelde motoren waren de grote innovaties van de houten 46.9ft Watsonboten. Na uitdienstname van de Nieuwpoort in 1984 gaf de Vlaamse overheid de reddingsboot in bruikleen aan het NSM, waar het schip opvalt door de kleurstelling en de rompvorm. Een restauratie werd aangevat rond 2005, maar nooit voltooid. De Nieuwpoort verkeert aldus in een historisch authentieke, maar fysieke matige staat. Originele motoren en uitrusting zijn aanwezig. De Nieuwpoort is net als zusterschip Oostende beschermd als varende erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen.

De drie Belgische Watsonboten bestaan nog steeds. Recent importeerde een liefhebber een vierde vergelijkbare reddingsboot uit Engeland, waar nog meerdere exemplaren door amateurs gevaren en gedocumenteerd worden. De Nieuwpoort is evenwel de best bewaarde Watson in ons land.





schakelwaarde
contextwaarde

informatiewaarde

symboolwaarde
ijkwaarde

historische authenticiteit
inherente ensemblewaarde
presentatiewaarde
actuele museale waarde
maatschappelijke waarde
fysieke staat
onderzoekswaarde

LICHTSCHIP III 'WEST-HINDER' – AS.1995.010.001

Van 1846 tot 1994 markeerden bemande lichtschepen de ondiepten voor de Belgische kust. Lichtschepen op de West-Hinder en Wandelaarbank markeerden de zuidwestelijke vaarroute naar de Scheldehavens. Ze hadden ook een rol in observatie en radiocommunicatie. Kenmerkend aan de schepen waren de rode kleur, de lichtmast, het dagmerk en de zware paraplu-ankers. Over het fenomeen van de lichtschepen verscheen al menig artikel.

De drie lichtschepen van de laatste generatie zijn in 1950 geklonken op de Oostendse werf Béliard-Crighton. De werf is verdwenen maar liet een groot archief na. Twee lichtschepen lagen in een beurtrol op zee, terwijl een derde in de Oostendse haven bleef voor onderhoud. De drie zusterschepen bestaan alle nog in een recreatieve of museale functie en zijn als waardevol vastgesteld in de inventaris varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen.

Lichtschip III was het laatste Europese lichtschip dat vervangen werd door een vaste, onbemande lichtboei en is vandaag ook het meest authentieke lichtschip met nagenoeg complete inventaris. Vandaag ligt het schip al 20 jaar in het Bonapartedok, nu als maritiem herkenningspunt van het MAS. Het is een van de weinige drijvende museumvaartuigen in MAS-collectie. Liefhebbers dragen het schip een warm hart toe. Ondanks de leeftijd is het schip in een vrij goede staat, op dit moment in onderhoud in de stadsdroogdokken. Het relatief ruime scheepsinterieur maakte toegang voor publiek mogelijk, totdat in 2008 de aanwezigheid van asbest in de machinekamer werd vastgesteld. Maatschappelijke, presentatie- en belevingswaarde worden hierdoor beperkt.



STALEN KITSJACHT 'WILLIWAW' – AS.1996.016.A

De Williwaw was eigendom van Belgisch Nederlander Willy De Roos (1923 - 2008). Met dit jacht volbracht De Roos drie grensverleggende wereldreizen in de jaren 1970. Zijn reizen gingen via onverkende wateren, waren een kritiek op de ecologische problematiek op Antarctica, en zijn gedocumenteerd met reisverhalen en voordrachten. De Williwaw werd gebouwd op de werf Michot te Thuin, naar ontwerp van scheepsarchitect Louis Van De Wiele. Het geklonken schip was bijzonder uitgerust om op lange solo (pool-) reizen veilig te kunnen navigeren. De scheepsplannen zijn bewaard in MAS-collectie. Het schip had Antwerpen als thuishaven.

In 1996 werd de Williwaw door VNSM opgekocht en geschonken aan het NSM. Sinds 1998 is het schip ter beschikking gesteld aan de Sail Training Association Belgium. De STAB benut het als opleidingsschip, neemt ermee deel aan nautische evenementen en geldt als vertegenwoordiger van Antwerpen op de internationale zeilreizen. Thans wordt de laatste hand gelegd aan een restauratie van het schip.

De Williwaw maakt sinds de schenking deel uit van de varende / drijvende museumvloot. De inventaris is nog grotendeels aan boord, al werd het schip aangepast opdat acht opvarenden kunnen meereizen. De Williwaw is beschermd als varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen. Extra opgeladen door hoge representatiewaarde is het een uniek schip.

schakelwaarde**symboolwaarde**
informatiewaarde
contextwaarde**maatschappelijke waarde**
belevingswaarde
economische waarde**presentatiewaarde**
functionele authenticiteit
inherente ensemblewaarde
uniciteit



SCHOOLTJALK ‘DE GERLACHE’ – MAS.0183

De Gerlache werd in 1895 geklonken op de scheepswerf Van Goor in Zwartsluis (NL). Tot de Tweede Wereldoorlog voer de tjalk als Nederlands vrachtschip; vanaf 1948 werd zij samen met een gelijkende tjalk tot Antwerps schoolschip omgebouwd. De aankoop door burgemeester Craeybeckx was bedoeld om de Antwerpse jeugd een maritiem bewustzijn bij te brengen. In de zelfde geest werd weinig later een ontwerpwedstrijd voor een ‘Scheldekruiser’ uitgeschreven.

Al meer dan 60 jaar lang hebben de schooltjalken hun thuishaven in Antwerpen. De schepen maakten havenrondvaarten, weekendtrips en meerdaagse reizen naar het IJsselmeer. Met De Gerlache werd met leerlingen van het staatsonderwijs gevaren tot begin jaren 1990, terwijl de Ortelius leerlingen van het katholieke onderwijs bediende. Nieuwe beheerders trachtten de rondvaarten met de Gerlache verder te zetten, tot een grondige restauratie in 2007. Informatie over tjalken bestaat voornamelijk in Nederland, maar verhalen over de schoolschepen zijn nog ruim te vinden bij levende getuigen; vaak Antwerpenaren die kunnen terugblikken op een reis aan boord.

De Gerlache kwam pas in 2014 in beheer van het MAS, en is nog steeds geschikt voor rondvaarten met 30 passagiers. De potentiële sociale en economische waarde hiervan blijft thans echter onderbenut en staat ook een verhoogde presentatiewaarde in de weg. De staat van De Gerlache is gezien de leeftijd vrij goed, maar vereist de nodige aandacht om het schip geschikt voor de vaart te houden. De tweede schooltjalk ‘Ortelius’ is geen deel van de MAS-collectie. Het schip staat aan de wal en is in beduidend minder goede staat. Beide schooltjalken zijn beschermd als varend erfgoed, met specifieke rechtsgevolgen.

ijkwaarde - ensemblewaarde

symboolwaarde

schakelwaarde

contextwaarde

uniciteit

potentiële onderzoekswaarde

informatiewaarde

maatschappelijke waarde

actuele museale waarde

presentatiewaarde

belevingswaarde

α-historische authenticiteit





schakelwaarde

maatschappelijke waarde

zeldzaamheid

contextwaarde

actuele museale waarde

informatiewaarde

materiële authenticiteit

OVERNAADSE SLOEP VAN MS 'KRANKELOON' – AS.1974.002

Deze sloep was de bijboot van het peilschip 'Krankeloon', gebouwd in 1953 te Oostende voor het Bestuur van het Zeewezen. Overnaadse sloepen waren evenwel sinds lang op vele plaatsen te zien. Vandaag worden ze vooral gevaren en eventueel gebouwd door liefhebbers.

De geschiedenis van de Krankeloon is in grove lijnen bekend. Het destijds modern uitgeruste schip dient vandaag als opleidingsschip en clublokaal van de Kempische Marinejeugd in Geel. Er valt slechts te vermoeden dat de overnaadse sloep steeds aan boord van het schip stond, tijdens het werk als peilschip op de Schelde.

De boot werd in 1974 aan het NSM in bruikleen gegeven door het Bestuur van het Zeewezen. De sloep werd vervolgens opgetekend door vroeger NSM-scheepsrestaurateur Kaak, die er ook een artikel en een scheepsmodel aan wijdde. Vandaag is de sloep is materieel authentiek maar verkeert deze verder in vrij slechte staat. Een restauratie werd enige jaren geleden aangevat maar niet voltooid.



SLOEP VAN VISTRAWLER ‘TONY’ – AS.1973.045

Deze sloep was de bijboot van het vissersschip ‘Tony’, gebouwd in 1944 te Arnemuiden en tot 1972 actief voor de Belgische kust. Overnaadse sloepen waren evenwel sinds lang op vele plaatsen te zien, onder meer als reddingsloep. Vandaag worden ze vooral gevaren en eventueel gebouwd door liefhebbers.

De geschiedenis van het verdwenen vissersschip Tony is in grote lijnen bekend. Er valt slechts te vermoeden dat deze sloep steeds aan boord van het schip was. De boot werd na aankoop in 1973 opgetekend door vroeger NSM-scheepsrestaurateur Kaak, die er ook een artikel en een scheepsmodel aan wijdde. Vandaag is de sloep in materieel authentieke en fysiek goede staat dankzij een recente restauratie. Een restauratie is niet vereist.

schakelwaarde

contextwaarde

maatschappelijke waarde

zeldzaamheid

ijkwaarde

actuele museale waarde

informatiewaarde

materiële authenticiteit

fysieke staat



HOUTEN JOL, VOORMALIGE VEERBOOT – AS.1974.067

schakelwaarde

Om de waterrijke omgeving van Klein-Brabant te ontsluiten werden eeuwenlang veerponten ingezet. Zeker in 19e en 20e eeuw ging het veelal om rechtopstaand geroeide jollen, sterke en praktische boten. Deze jollen werden door familiewerven in de streek gebouwd als goedkoper alternatief voor de Brabantse boot, maar het archetype van de jol was tot over de landsgrenzen bekend en in gebruik.

contextwaarde

ijkwaarde

Deze bewuste jol was een van de twee veerboten tussen Bornem en Weert in erfpacht van het nabijgelegen gravenkasteel. Van de jaren 1920 tot 1974 werd de boot – als laatste geroeide overzet – bediend door dorpsfiguur ‘Fons de klopper’. Het veer en bijhorend veerhuis is nog bekend bij een oudere lokale generatie; de maatschappelijke waarde is lokaal dan ook het grootst. Na ’s mans pensioen werd de boot met riemen geschonken aan het NSM. Een tweede boot van de veerman werd aangekocht voor het streekmuseum “De Zilverreiger” en is vandaag in bruikleen bij het Baasroodse Scheepvaartmuseum. Samen zijn het de laatste voorbeelden van dergelijke jollen gebruikt als overzet. Deze jol werd bij aankomst in het NSM grondig hersteld en verkeert vandaag nog steeds in een redelijke staat. Een robuuste boot als deze lijkt overigens niet ongeschikt om te ‘voelen’. Het boottype is gedocumenteerd in enkele artikels.

symboolwaarde

informatiewaarde

maatschappelijke waarde

inherente ensemblewaarde

actuele museale waarde

materiële authenticiteit

zeldzaamheid

fysieke staat

informatiewaarde



HAMSE JOL 'MARIA' – AS.1983.021**schakelwaarde
contextwaarde****ijkwaarde****symboolwaarde****toegevoegde waarde****a-historische authenticiteit****fysieke staat****inherente ensemblewaarde****actuele museale waarde****zeldzaamheid****informatiewaarde**

De Hamse jol vindt zijn oorsprong langs de Schelde, waar deze houten boten vanaf 1850 typisch gebouwd door familiewerven bij het dorpje Hamme aan de Durme. Het waren robuuste en gestrekte boten, gladboordig en zonder opbouw. De boten waren vaak gezien op de Schelde en bijrivieren vanaf Dendermonde. Ze werden ingezet als (garnaal-) vissersboot, overzet, en als werkboot bij de Dienst van Bruggen en Wegen van België in Brabant. Na WO-II verdwenen ze in sneltempo van onze wateren.

Deze bijzonder grote Hamse jol werd in 1942 gebouwd door de bekende botenbouwer Charles Meert bij Boom. De geschiedenis van de boot is in grote lijnen bekend: afgezien van een verleden als garnaalvisser op de Schelde zou met de boot ook gesmokkeld zijn tijdens WO-II. De Maria werd in de jaren 1950 omgebouwd tot het jacht 'Bouboule' en figureerde in het BRT-jeugdfeuilleton 'Zanzibar'.

Bij schenking aan het NSM in 1983 was de boot in bijzonder slechte staat; de Hamse jol werd teruggedrestoreerd naar het authentieke uitzicht als vissersschip en is vandaag in goede staat. De originele motor is aanwezig.

Zeker één andere Hamse jol is bewaard gebleven, met name het exemplaar in het Scheepvaartmuseum van Baasrode. De Maria is echter uniek als grootst bekende Hamse jol en door haar initiële gebruik als vissersboot. Het type is in plan gebracht; meerdere scheepsmodellen zijn gebouwd.



SCHROEFREDDINGSBOOT VAN MS 'BRUNELLA' – AS.1980.018**schakelwaarde****symboolwaarde****actuele museale waarde****fysieke staat****historische authenticiteit****uniciteit****potentiële onderzoekswaarde**

Schroefreddingsboten werden na de Tweede Wereldoorlog een tijdlang aangewend als reddingsboten op passagiers- en cargoschepen, als aanvulling op gemotoriseerde sloepen of roeiboten. Dankzij het innovatieve systeem met gekstokken was het niet nodig te kunnen roeien: in theorie kon in een noodsituatie dus elke opvarende helpen. Bijzonder is de gepatenteerde Flemingaandrijving, waarvan deze schroefreddingsboot een anschouwelijk voorbeeld biedt.

Deze reddingsboot was aan boord van het MS Brunella, in 1958 gebouwd op de bekende NCNL-werf in La Ciotat, Frankrijk. Bij verkoop aan een Panamese rederij in 1978 werd de sloep allicht afgevoerd, net als vele andere schroefreddingsboten. Verdere geschiedenis tot aan de schenking aan het NSM is niet gekend.

Vandaag verkeert de sloep in vrij goede staat in haar historische authenticiteit op het droge. De aandrijving is nog gangbaar, wat een potentiële belevingswaarde biedt (zelfdoen). Deze sloep is tevens uniek in ons land.



REDDINGSSLOEP 'PENNLAND' VAN RED STAR LINE – AS.1976.055

ijkwaarde	Overnaadse houten reddingssloepen waren hoegenaamd de standaard op de Atlantische stoomschepen van de vermaarde Red Star Line en vergelijkbare rederijen, van ca. 1870 tot 1945. Deze specifieke sloep stond als reddingsboot op het SS Pennland, kern van de RSL-vloot rond 1930, en was zo getuige van de trans-Atlantische migratiestromen in de decennia rond de vorige eeuwwisseling. De sloep met haar typische uitzicht werd rond 1940 omgebouwd tot een jachtje, wat destijds niet ongebruikelijk was. De Antwerpse eigenaar en schilder Karel Heymans was met zijn jacht 'De Gilde' een bekende verschijning op de Schelde en in de Liberty-jachthaven op Linkeroever.
schakelwaarde	Heymans schonk zijn jacht in 1975 aan het NSM, waar de sloep in het Maritiem Park een verholten Red Star Line-ambassadeur was. Het jachtje werd weer in min of meer originele staat van RSL-reddingssloep teruggebracht, waarbij de naam 'Pennland' tevoorschijn kwam.
symboolwaarde	De sloep is vandaag in een redelijke staat in haar authenticiteit als reddingssloep. Een restauratie lijkt niet vereist. De originele Thornycroft motor is nog aanwezig. Gezien de hoge context- en representatiewaarde is deze reddingssloep uniek. Mogelijkheid tot inpassing in het Red Star Linemuseum ligt voor de hand. Het museum hernieuwde de interesse in de Red Star Line en de periode van landsverhuizers.
contextwaarde	
actuele museale waarde	
toegevoegde waarde	
informatiewaarde	
fysieke staat	
a-historische authenticiteit	
inherente ensemblewaarde	
uniciteit	
potentiële onderzoekswaarde	
maatschappelijke waarde	



NIEUWPOORTSE PALINGSCHUIT – AS.1982.039

Deze palingschuiten werden gebruikt voor het nachtelijke kruisnetvissen op de havengeul van Nieuwpoort, de monding van de IJzer en de omliggende kanalen. De eenvoudige bootjes en de ‘schuttevischers’ waren er bijzonder typisch tot de jaren 1970 - 80. Het boottype is een grote variant van de Vlaanderse boot, met de kenmerkende uitrusting voor het kruisnetvissen.

Deze palingboot kwam in 1982 in NSM-collectie, met de gehele uitrusting. De contextwaarde en bijgevolg maatschappelijke waarde is vanzelfsprekend het hoogst in de regio rond Nieuwpoort, maar kent in Antwerpen enkel een plaats in de ‘nationale’ scoop van het NSM. Vandaag is de palingschuit in een redelijke staat, in haar historische authenticiteit. Het is allicht de laatste houten Nieuwpoortse palingschuit. Voormalig scheepsrestaurateur Kaak wijdde een artikel aan het boottype en bracht deze bewuste schuit ook in model. Andere artikels en fotomateriaal illustreren verder de praktijk van het palingvissen met deze bootjes.

schakelwaarde

ijkwaarde

inherente ensemblewaarde

actuele museale waarde

fysieke staat

historische authenticiteit

uniciteit

potentiële onderzoekswaarde

informatiewaarde



LEIEPONT – AS.1993.023

Pontes zijn eenvoudige open boten, rechthoekig en platboomd. Tot begin 20e eeuw waren ze beeld- en levensbepalend in het drassige gebied langs de Leie ten zuidwesten van Gent. De pontes dienden als boerenboot, overzet,... en werden veelvuldig in beeld gebracht door de Latemse schilders (eerste helft 20e eeuw). Afgezien van deze rijke iconografische bron is het boottype beschreven in een artikel door Maurice Kaak.

Vrij recent werd een replica gebouwd in de gemeente Deurle als eerbetoon aan het typische bootje. De replica wordt er bij wijlen gebruikt bij evenementen, en is samen met het Antwerpse museumexemplaar waarschijnlijk de laatst bestaande leiepont. De maatschappelijke waarde van het type geldt vanzelfsprekend in eerste plaats in de streek van oorsprong. Het exemplaar in Antwerpen is voorts in matige maar stabiele en historisch authentieke staat. Een restauratie van deze unieke boot is niet dringend vereist.

De link met de Latemse schilders houdt potentieel in voor een verhoogde maatschappelijke en presentatiewaarde.

schakelwaarde**symboolwaarde**

informatiewaarde

maatschappelijke waarde

uniciteit

potentiële onderzoekswaarde

maatschappelijke waarde

fysieke staat

historische authenticiteit

actuele museale waarde



NACELLE – AS.1992.018

Nacelles zijn slanke open boten die veelvuldig voorkwamen op Maas, Samber, Semois en Ourthe tot de tweede helft van de 20e eeuw. Ze waren in gebruik als werkboot, vissersboot, schippersboot, veerboot,... De benaming gaat terug tot de 13e eeuw, maar tot het einde van de vorige eeuw waren nog enkele houten nacelles bekend op de Maas. De aanwinst van dit maasbootje in 1992 maakte het NSM iets meer tot nationaal scheepvaartmuseum. Over het boottype is door voormalig scheepsrestaurateur Kaak veel informatie verzameld,- hij bracht de boot ook in tekening. Oude postkaarten en het MAS-objectdossier zijn een tweede grote informatiebron.

Hoewel deze nacelle erg licht gebouwd werd is de boot als allicht enig bewaarde representatief voor het boottype. De boot is in goede staat, na een opknopbeurt rond 2007.

Een presentatie in de zelfde regio als het historische vaargebied zou de maatschappelijke en contextwaarde allicht enigszins verhogen.

schakelwaarde**ijkwaarde****actuele museale waarde****informatiewaarde****uniciteit****potentiële onderzoekswaarde****fysieke staat****historische authenticiteit**



HOLLANDSE BOOT: ZEEUWSE BOOT - DOESBURGER - ZEEUWSE VISBOOT

AS.1979.051.001 – AS.1980.061 – AS.1982.069.001

schakelwaarde

Hollandse boten kwamen algemeen voor in heel Nederland, zeker vanaf de 17e tot de 19e eeuw. De robuuste boten dienden het dagelijkse leven als volgboot, visboot, marktschuit, boerenboot,...

**informatiewaarde
contextwaarde**

De meeste informatie en grootste maatschappelijke link is uiteraard in Nederland te vinden. De Doesburger en de Zeeuwse variant waren evenwel ook in Vlaanderen vaker gezien als bijboot van noordelijke schepen en verdienden zo hun plaats in de NSM-collectie.

symboolwaarde

Deze Zeeuwse boot diende als werkboot bij inspecties, peilingen en herstellingen door de Nederlandse Rijkswaterstaat. Onder andere de werf Van Duivendijk was een bouwer voor de Rijkswaterstaat. Na een onvoltooide en te hernemen restauratie is de boot nu in matige staat.

uniciteit

Deze Doesburger ‘Het Loze Vissertje’ werd gebouwd op de bekende werf Verras te Paal, om er mee te vissen op de Schelde. De boot werd met bijhorende viskaar aan het NSM geschonken. Het is mogelijk de laatst bestaande Doesburger.

potentiële onderzoekswaarde

Deze Zeeuwse visboot – als hoogaarsbijboot gebouwd bij Van Duivendijk rond 1946 – wordt gekenmerkt door de achterspiegel, wat een groter draagvermogen en het eenvoudig uitzetten van visnetten garandeerde. Een fuik, botnet en –mand werden samen met boot en toebehoren voor het NSM aangekocht.

De twee laatste boten zijn in bijzonder slechte staat. Een restauratie kan een bijzonder interessant project vormen, maar betekent allicht een groot deel nieuwbouw.

ijkwaarde**actuele museale waarde
materiële authenticiteit**

Deze drie boten tonen dus varianten op het Hollandse boottype, en onderscheiden zich van elkaar door gebruik, bouwdetails en fysieke staat.



PUNTER – AS.1984.015

Enkele eeuwen lang waren punters algemeen in gebruik in een streek die zich uitstreckte van Rotterdam tot Groningen. De boten werden gebruikt als vissers- of vrachtboot, en vormden de basis voor latere types als de pluut, bons, schokker, enzovoort.

Deze punter werd in 1910 gebouwd op de Nederlandse werf Huisman. Met deze punter werd gevist op de Zuiderzee; later was hij het vervoersmiddel van een Noord-Hollandse scharensliiep. Na aankoop voor het NSM in 1984 werd de boot met inventaris gerestaureerd.

Vandaag is deze punter in een matige maar stabiele staat, in zijn historische authenticiteit. In Nederland bestaan naar schatting nog zo'n twintig punters; in ons land is deze boot uniek. In de streek van oorsprong is nog de meeste kennis voorhanden over het boottype. Lokaal in Nederland bestaat nog belangstelling voor het boottype door stichtingen en individuele liefhebbers, die zelfs nieuwe punters laten bouwen. Een presentatie in de zelfde regio als het historische vaargebied zou de maatschappelijke en contextwaarde allicht enigszins verhogen.

schakelwaarde**symboolwaarde****actuele museale waarde****inherente ensemblewaarde****fysieke staat****historische authenticiteit****uniciteit****informatiewaarde****maatschappelijke waarde**



VLIEGER – AS.1992.038**schakelwaarde**

informatiewaarde

symboolwaarde

maatschappelijke waarde

actuele museale waarde

inherente ensemblewaarde

fysieke staat

zeldzaamheid

ijkwaarde

Vliegers kwamen typisch voor als bijboot van Rijnkassen. Ze raakten verspreid langs Maas en Waal, tot bij de kustvaarders en tjalken in Noord-Nederland toe, maar kwamen in ons land niet voor. Na WO-II werd het boottype kort in staal nagebouwd. Vroeger NSM-scheepsrestaurateur Kaak wijdde een artikelreeks aan het boottype.

Deze vlieger werd rond 1971 gebouwd door Nederlander Piet Dekker, als replica van de bijboot voor de hoogaars YE36. Dekker had zijn eigen scheepstimmerwerf en was een gevestigde waarde in het vroege landschap van het varend erfgoed. Hij restaureerde ook de hoogaars YE36 zelf, die vandaag in beheer van de Nederlandse Stichting Behoud Hoogaars is, waarvan eertijds ook de vlieger met inventaris overgenomen werd.

Na een restauratie in 2007 is deze vlieger in goede staat. Het is een van de twee Vlaamse vliegers. In Nederland en vermoedelijk ook Duitsland is nog een zeldzaam exemplaar te vinden.



WILDSCHIETER – AS.2002.001.001**schakelwaarde**

Vanuit Friese wildschieters werd gejaagd op waterwild. Het eengangsbootje is uiterst laag om zo minder op te vallen; de jager lag met een hagelgeweer plat in de boot. Meer uitgebreide informatie is allicht voorhanden in de streek van oorsprong.

symboolwaarde**maatschappelijke waarde**

De wildschieder als type kent geen geschiedenis in ons land, maar dit specifieke bootje was eigendom van de familie Rodyns. Wijlen Ruthy en Frank Rodyns droegen bij aan de opgang van de zeilsport na WO-II. Zij waren zelf actieve zeilers, verbonden aan de SRNA, en bevriend met Willy De Roos en Léon Huybrechts.

fysieke staat**materiële authenticiteit****inherente ensemblewaarde****zeldzaamheid****ijkwaarde****potentiële onderzoekswaarde****actuele museale waarde**

Deze wildschieder verkeert in goede staat en is materieel authentiek. De uitrusting is compleet. Afgezien van dit collectiestuk zouden in Nederland nog slechts twee wildschieters bestaan.

BIJLAGEN

1. Waarderingsjabloon

Dit sjabloon werd gebruikt tijdens het onderzoek en de waarderingsessies. Het was een ruggesteun tijdens het doorspreken van de cultuurhistorische waarden. De hulpvragen maakten de waarden minder abstract; zorgen dat ieder tijdens en na het onderzoek begrijpt waar de toegekende waarden precies voor staan.

Het sjabloon is overgenomen van het Waardestellend Kader, opgemaakt en in de praktijk gebracht door de Nederlandse stichting Mobiel Erfgoed. Enkele kleine aanpassingen werden gemaakt om het te doen aansluiten bij de bijzonderheden van de collectie vaartuigen.

1. Waarderingsjabloon

	Criteriaum	+/-	Toelichting
CULTURHISTORISCH	CULTURELE BIOGRAFIE		<i>Uitgebreide geschiedenis, (kwaliteit van) historische informatie, historische context, geschiedenis bouw & gebruik, object- & typegeschiedenis, geschiedenis als erfgoedobject, [provenance],...</i>
	Ontwikkelpotentieel		
	REPRESENTATIE- WAARDE		<i>Beeldbepalendheid; sleutelrol Antwerpse haven: - <u>schakelwaarde</u>: representeert belangrijke periode / moment / (technologische) ontwikkeling / tijdsbeeld / levensstijl - <u>ijkwaarde</u>: representeert andere (gelinkte / identieke) objecten, of een type - <u>symboolwaarde</u>: representeert belangrijke historische gebeurtenis / persoon / bedrijf</i>
	Ontwikkelpotentieel		
	ENSEMBLEWAARDE		<i>Vormen de elementen een ensemble; een 'afgeijnde' verzameling? Vormen ze een ensemble met objecten uit andere deelcollecties? (bvb. materiaal van één natie)</i> <i>Ensemblewaarde in verschillende vormen</i> - Historisch (verantwoord) ensemble, bvb. bascule mét gewichten - Inherente samenhang, uitgesproken intactheid van een geheel, bvb. volledige cabine van een kraanwagen - Infrastructureel ensemble, bvb. link met plaats van aanbouw of onderhoud
	Ontwikkelpotentieel		
	CONTEXTWAARDE		<i>Historische relatie met plaats / regio (aardrijkskundig)</i>
	Ontwikkelpotentieel		
	TOESTAND- AUTHENTIEK		<i>Huidige staat, compleetheid, functionaliteit, operationeel of statisch behoud, betekenis van gebruikssporen,...</i> <i>In hoeverre zijn de objecten bewaard in de staat waarin ze oorspronkelijk gebruikt werden?</i>

		<p><i>Authenticiteit in verschillende vormen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - functionele authenticiteit (oorspronkelijke functie bepalend voor behoud en restauratie) - historische authenticiteit ('as found') - a-historische authenticiteit; bvb. gerestaureerd naar één bepaalde toestand uit verleden object - materiële authenticiteit; bvb. enkel originele vervangstukken - conceptuele authenticiteit (idee van producent bepalend voor behoud en restauratie)
	Ontwikkelpotentieel	
	INFORMATIEWAARDE	<p><i>Voornaamste informatiebronnen en –locaties. Beschikbare kennis voor behoud en beheer.</i></p> <p><i>Object als drager van informatie.</i></p>
	Ontwikkelpotentieel	
	ZELDZAAMHEID	<p><i>Zeldzaamheid (evt. gekoppeld aan andere waarden, bvb: zeldzaamheid gecreëerd door beschikbare documentatie, verbondenheid met een plaats,...).</i></p>
	Ontwikkelpotentieel	
SOCIAAL	MAATSCH. WAARDE	<p><i>Actuele betekenis en betrokkenheid, community,...</i></p> <p><i>Traditiegetrouwheid, vertegenwoordiger van gedachtegoed,...</i></p>
	Ontwikkelpotentieel	
	BELEVINGSWAARDE	<p><i>Actuele zintuiglijke sensatie, spontane connotatie / emotie / herinnering / mening?</i></p>
	Ontwikkelpotentieel	
SEBR	PRESENTATIEWAARDE	<p><i>Museumreferentie, plaats binnen de collectie, imago.</i></p> <p><i>Vaste plaatsen en/of momenten voor presentatie / demonstratie?</i></p>

BIJLAGEN

	Ontwikkelpotentieel	
	EDUCATIEVE WAARDE	<i>Duidelijk bruikbaar voor onderricht?</i>
	Ontwikkelpotentieel	
	ONDERZOEKSWAARDE	<i>Potentiële kennis- en onderzoeksaspecten? Is er (recent) gepubliceerd, bestaat er interesse?</i>
	Ontwikkelpotentieel	
	ECONOMISCHE WAARDE	<i>Genereert het object (extra) inkomsten? Bepalend voor bekendheid en reputatie van de instelling?</i>
	Ontwikkelpotentieel	
AANVULLEND	FIN. BEHEERSBAARHEID	<i>Is er een beheersplan? Zijn kosten & baten voor behoud en exploitatie te overzien en/of in kaart gebracht?</i>
	Ontwikkelpotentieel	
	TOEGEVOEGDE WAARDE	<i>Extra vermeldingen</i>
	Ontwikkelpotentieel	
	SAMENVATTING	<ul style="list-style-type: none"> - Belangrijkste waarden (of ontbreken daarvan) - Ontwikkelperspectief / perspectieven voor duurzaam behoud - Financiële aspecten (toekomst-heden-verleden) / vrijwilligerspool / ...

COLOFON

Tekst en onderzoek

Waander Devillé

Redactie

Waander Devillé - Jef Vrelust

Vormgeving

Waander Devillé

Illustraties

Erica Smalheer

Foto's

Waander Devillé - Rita Jalon - Koen Vereecken - MAS - STAB

Depotnummer

D/2018/0306/130

Druk & uitgave

BAI

Dank aan

Antwerpen Kunstenstad VZW

de schepen en kabinet voor cultuur van de stad Antwerpen

de Vlaamse Gemeenschap

FARO

de projectpartners:

Agentschap Onroerend Erfgoed

ETWIE

Maritiem & Logistiek Erfgoed VZW

Rijn- & Binnenvaartmuseum VZW

Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum VZW

Droegen inhoudelijk bij aan dit onderzoek, rechtstreeks of onrechtstreeks:

Jan Annemans	Jean Fellemans	Frederic Logghe	Louis Vervloet
Jelle Annemans	Martin Ferket	Franke Lok	C. Vervoort
Luc Antheunis	Geert Geysen	Leo Maes	Roland Van Cleempoel
André Baeck	Peter Hamer	Marc Mariën	Maarten Van Dijck
Bram Beelaert	Pieter Harms	François Masset	Patrick Van Den Bulck
Jacques Beugnies	Kees Hendriks	Christelle Méniel	Paul Van Schoors
Bart Bouwmeester	Albert Himler	Tom Mersie	Koen Van Vlaenderen
René Brandhoff	Guy Himschoot	Dirk Meulemeester	Hilda Van Hove
Fred Bruijn	Werner Huybrechts	Freddy Paeschuyzen	Luc Van Der Velde
José Butaye	Willy Huysmans	Jan Papôt	Sylvia Van Der Most
Chilekwa Chisala	Rita Jalon	Jan Parmentier	Claire Van Den Bogaert
Rudy Colpaert	Mieke Jacops	Morgane Pieters	Marc Van Der Weehe
Herman Craeybeckx	Johan Janssens	Sofie Pieters	Kris Van De Velde
Henk J. Cruijf	Frederik Janssens	Lore Poelmans	Mieke Van Damme
Alfred Debie	Joeri Januarius	Freddy Roels	Wim Van Erck
Robin Debo	Jaak Jespers	Bengt Arne Runnerström	Shannon Van Muijden
Charles Debouvry	A. Jonker	Neill Rush	Kris Van De Velde
Pieter Dielis	Maurice Kaak	Bart Schraag	Jeroen Van Der Vliet
Manuel Duran	Martijn Kivit	Bertrand Semoulin	Danny Van Tournhout
Pit De Jonge	Pieter Klein	George Snijder	Hans Voskuil
Koen De Gezelle	Theo Klimp	Eddy Stuer	Jef Vrelust
Jozeph De Haeck	Fred Koch	Ulrike Stursberg	Luc Wante
Koen De Vriese	Pieter Lachaert	Marieke Van Bommel	Anita Wendrickx
Luc De Wachter	Luc Lauriks	Michiel Verras	Werner Weyts
Marc De Witte	Jean-Louis Lion	Bart Verbeke	Andy Wyke
Mhamed Elloukmani	Jan Paul Loeff	Erwin Verbist	

Agentschap Onroerend Erfgoed	Rijn- & Binnenvaartmuseum Antwerpen
DAB Vloot	Royal Yacht Club Belgium
ETWIE	Scheepvaartmuseum Amsterdam
Het Zeilend Scheehout	Scheepvaartmuseum Baasrode
Historisches Museum Bremerhaven	Schiffahrtsmuseum Dusseldorf
Imperial War Museum	School voor Scheepsmodelbouw Baasrode
Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis	Seafront Zeebrugge
Koninklijke Groninger Roeivereniging De Hunze	Société Royale Nautique Anversoise
Koninklijke Liberty Yacht Club	Stichting Behoud Hoogaars
Marinemuseum Den Helder	Stichting Stamboek Rond- & Platbodemjachten
Maritiem Museum Rotterdam	Streekmuseum De Zilverreiger
Monumentenwacht Varend Erfgoed	Twentse Roeivereniging Tubantia
Musée Portuaire Dunkerque	VLIZ
Nationaal Reddingmuseum Dorus Rijkers	Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum
National Maritime Museum Cornwall	ZAS
NAVIGO	Zuiderzeemuseum
Redding- en Veerdienstmuseum Jan Lels	

