

Kasteelpoortje aan de vaart te Tisselt.

't Vaartland

TIJDSCHRIFT VAN DE HEEMKUNDIGE KRING VAN HET VAARTLAND — 1973 — Nr 1

VAARTNUMMER

door Hendrik Van de Ven

(met medewerking van Tine Rabhooy, Karel De Decker, Tony De Herdt en Jan De Wit)

HEEMKUNDIGE KRING VAN HET VAARTLAND v.z.w.

Stichters :

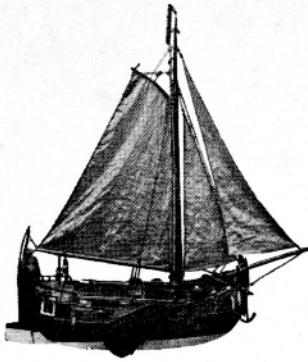
DE BONDY Armand, bediende, Broekstraat 70, 2662 Blaasveld
DE DECKER Karel, technisch diensthoofd, Vaartstraat 19, 2660 Willebroek
DE HERDT Tony, rustend onderwijzer, Dr. Persoonslaan 36, 2660 Willebroek
DE KEERSMAECKER Jozef, bediende, Mechelse Steenweg 319, 2662 Blaasveld
DE SCHEPPER Jeannine, onderwijzeres, Dorpstraat 1, 2661 Heindonk
DE WIT Jan, rustend onderwijzer, Tisseltbaan 13, 2801 Heffen
GENIJN Julia, z.b., Stationsstraat 52, 2660 Willebroek
GOVAERTS Louis, pastoor, Mechelse Steenweg 20, 2662 Blaasveld
HUYS Jan, bediende, Heindonkse steenweg 34, 2801 Heffen
JANSSENS Marcel, bediende, Dendermondse steenweg 121, 2660 Willebroek
LAUWERS Marcel, beambte, Kasteelstraat 7, 2662 Blaasveld
MARTENS Henri, pastoor, Dorpstraat 2, 2661 Heindonk
RABIOT Justine, rustende onderwijzeres, Dr. Persoonslaan 36, 2660 Willebroek
ROGGEMAN Walter, kunsttekenaar, Schoolstraat 21, 2662 Blaasveld
SCHEERS Jules, raadgevend ingenieur, Mechelse Steenweg 315, 2662 Blaasveld
SCHURMANS Louis, kunstschilder, Van Landeghemstraat 69, 2660 Willebroek
SNACKAERT Alfons, bediende, Statiestraat 112, 2668 Tisselt
STUER Dirk, bediende, Schorheidelaan 5, 2668 Tisselt
STUER Karel, bediende, Schorheidelaan 5, 2668 Tisselt
VAN DE VEN Hendrik, rustend onderwijzer, Westdijk 21, 2920 Kapelle-op-den-Bos
VAN HOOLST Hugo, technisch ingenieur, Mechelse Steenweg 341, 2662 Blaasveld
WILLEM Jan, priester - rustend leraar, Guido Gezellestraat 1, 2662 Blaasveld

Raad van Beheer :

Voorzitter : Jozef DE KEERSMAECKER, Blaasveld
1e Ondervoorzitter : Louis SCHURMANS, Willebroek
2e Ondervoorzitter : Louis GOVAERTS, Blaasveld
Sekretaris : Hendrik VAN DE VEN, Kapelle-op-den-Bos
Redaktie : Karel DE DECKER, Willebroek
Public Relations : Julia GENIJN, Willebroek
Peningmeester : Jules SCHEERS, Blaasveld
Leden : Jan DE WIT, Heffen
Marcel JANSSENS, Willebroek
Marcel FRANCKAERTS, rustend diensthoofd,
E. Vanderveldestraat 45, 2660 Willebroek

Beschermcomité :

Hugo ADRIAENSENS, Volksvertegenwoordiger - Schepen, Breendonkstraat 36, 2660 Willebroek
Stan DE CLERCQ, Senator, Kraagweg 16, 2660 Willebroek
J. LANGENAKEN, Burgemeester, Mechelse Steenweg 346, 2662 Blaasveld
H. DE RON, Schepen, Kasteelstraat 23, 2662 Blaasveld
Edmond CLUYTS, Burgemeester, Kleine bergen 7, 2661 Heindonk
Leon SERGIJSELS, Schepen, Molenweg 7, 2661 Heindonk
René SYMONS, Burgemeester, Mechelseweg 170, 2920 Kapelle-op-den-Bos
Willy NEEFS, Schepen, Marktplein 23, 2920 Kapelle-op-den-Bos
Jozef DE PAUW, Burgemeester, De Beugemlaan 46, 2922 Ramsdonk
Maurice HERMANS, Schepen, Mechelbaan 116, 2922 Ramsdonk
J. VAN DER TAELEN, Burgemeester, Blaasveldstraat 68, 2668 Tisselt
H. COLETTE, Schepen, Bormstraat 20, 2668 Tisselt



WELKOM TE WILLEBROEK

«Wie zijn toekomst wil verrijken, moet ook in zijn verleden graven».

Dat zijn wellicht geen historische woorden, maar het is een slagzin, die zeker niet zou misstaan in het vaandel van een heemkundige kring. Hiermede heten wij dan van harte het pasgeboren wicht, de recent gestichte «Heemkundige Kring van het Vaartland», welkom in Willebroek.

Met een «vaarttentoonstelling» en een «vaartnummer» als eersteling van een heemkundig tijdschrift wordt van wal gestoken.

Meteen midden in de roos. Wie in het vaartland gaat varen, kan moeilijk de vaart links laten liggen.

Wij duimen voor een ruime belangstelling vanwege de bevolking.

Dat het de moeite zal lonen, garanderen ons de namen van de ondertekenaars der stichtingsoorkonde.

Toch zijn wij benieuwd, om niet te zeggen nieuwsgierig, naar wat het worden zal. Voor de vaart werden al zoveel zuchten geslaakt : vroeger door de verliefden die er langs kuierden, nu door de gemotoriseerden die wachten op het neergaan van die verdomde brug.

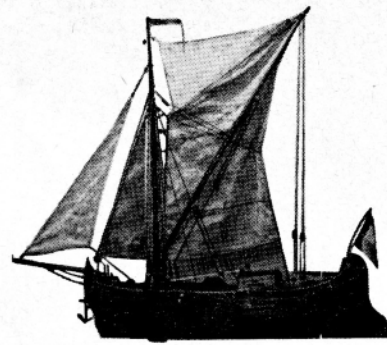
De zucht van bewondering ontbreekt nog. Misschien komt die nu.

Goede vaart, heemkundige vaartlanders, ...of moeten wij zeggen : vaartlandse heemkundigen ?

Om het even : GOEDE VAART !

Willebroek, 15 maart 1973.

J. VAN WINGHE
Burgemeester
Willebroek



...EN TE KAPELLE-OP-DEN-BOS

«Het verleden leeft in U, de toekomst hoopt op U !».

Wij zouden deze tekst kunnen beschouwen als een synthese van «de vaart». Wij zijn er allemaal mee opgegroeid. Sommigen zullen zich misschien nog herinneren dat de eerste «schupsteek» gegeven werd in 1550, dat ze verbreed werd en aangepast aan de noden van het modern waterverkeer en daarmee is dan ook de kous af. Van wat er zich ruim 4 eeuwen heeft afgespeeld rond het «vaartgebeuren» weten wij weinig of niets.

Ontegensprekelijk is het de vaart, de slagader van Brussel tot de Rupel, die de economische en sociale welvaart van al de vaartgemeenten heeft ingepompt en nog verder stuwt.

Hoe dit begonnen is en hoe het zich verder ontwikkelde, daarover tasten het merendeel van onze inwoners in het duister.

Deze leemte wordt op een verantwoord geschiedkundige wijze aangevuld door de medewerkers van de heemkundige kring ; daar staan de ondertekenaars van de stichtingsakte borg voor.

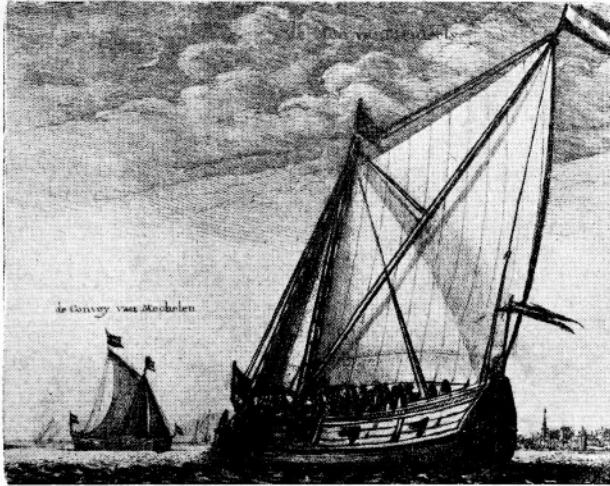
Succes ! Heemkundige Kring van het Vaartland.

Dank ! voor de verrijking van ons cultuurpatrimonium.

Welkom in Kapelle-op-den-Bos, want er zit «vaart» in de vaart.

Kapelle-op-den-Bos, 19 maart 1973.

R. SYMONS
Burgemeester van
Kapelle-op-den-Bos



WELKOM TE TISSELT

Wanneer aan een «Tisselaar» van mijn ouderdom wordt gevraagd een voorwoord te schrijven over de vaart — Zeekanaal — dan komen zoveel herinneringen ons voor de geest van in onze prille jeugd, zestig jaren terug. Een groot gedeelte, wellicht het grootste van de huidige generatie weet daar nog weinig of niets meer van af.

Van het oude sas, gelegen een weinig zuidwaarts of afwaarts van de huidige brug hebben we zelf nog enkel een vage herinnering. Het werd afgebroken in 1913 en... we gingen toen naar de «Pagadderkensschool» in de Beekstraat. Deze afbraak bleek noodzakelijk voor de verbreding van de vaart en om deze om te bouwen tot Zeekanaal met een vertakking naar de Rupel. Tisselt was destijds HET centrum van de vlasnijverheid en de De Wit's, De Vok, Jan Hoed, de Donsen waren zoal van de bijzonderste «koetsers» van de streek en wijd en zijd bekend en bij wie de Engelsen hun voorraad kwamen opdoen.

Dat in 1550 werd begonnen met het graven van de vaart weten we nog van in de lagere school. Het was één der eerste kanalen van Europa.

Veel hebben we in verband met de vaart meegemaakt. De doorbraak van het sas bij het doorsteken van de Rupeldijk om deze rivier met de vaart te verbinden. Gevolg : overstroming van het laag gedeelte van de gemeente. En er diende een nieuw gebouwd.

In 1914 werd de brug opgeblazen. We waren toen op de vlucht, richting Holland. Een nieuwe werd gebouwd die met een groot vertikaal wiel werd open- en toegedraaid.

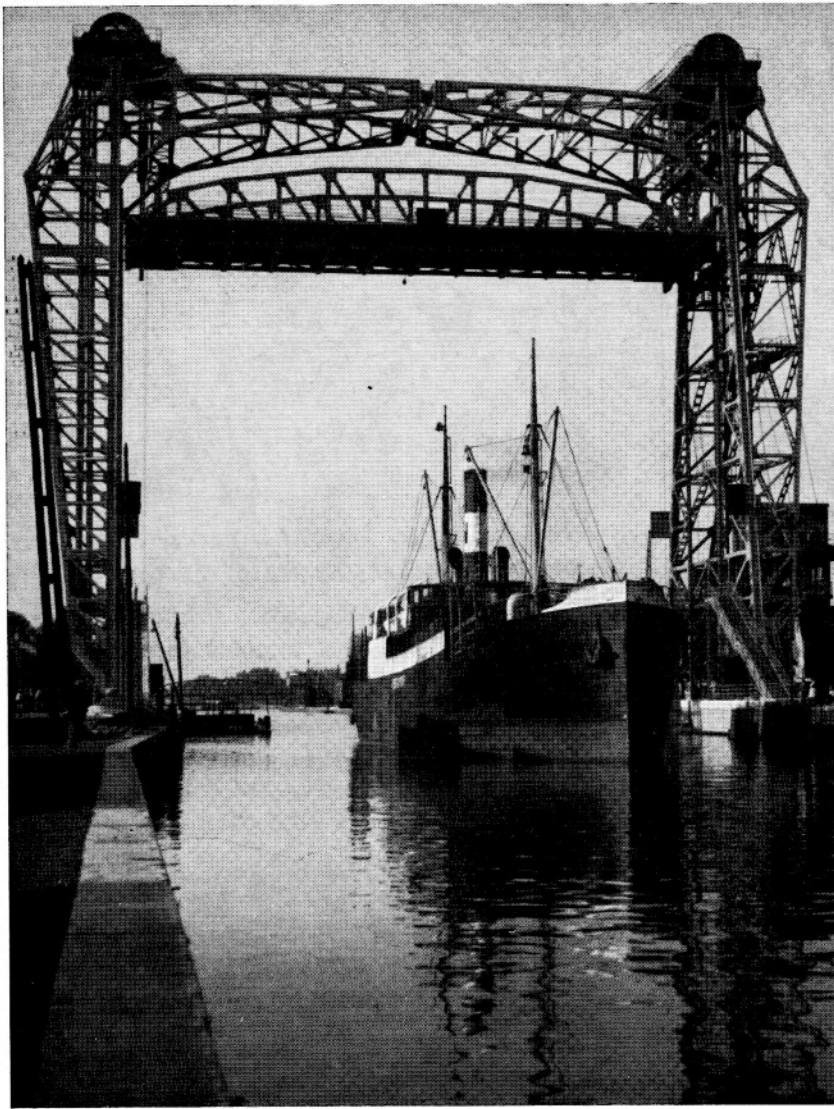
Kwam dan de tweede wereldoorlog en weer ging de brug de lucht in om zagezeggd de oprukkende Duitse legers tegen te houden. Het enige resultaat voor de gemeente was dat we tot in 1968 moesten wachten om een nieuwe in de plaats te zien komen. En 28 jaren met al de mizerie van een veerpont werden gekonfronteerd.

En nu !!! Nu wordt de vaart ingevolge groots opgevatte moderniseringswerken met 50 meter verbreed ! De twee bewoonde kanaaloevers moeten worden afgebroken. Een nieuw Tisselt dient opgebouwd met twee gans nieuwe woonkernen langs oost en west.

Moge de verwezenlijking hiervan een nieuw tijdperk inluiden voor onze gemeente. Een tijdperk van vrede, rust en welvaart. Zo zullen uiteindelijk de moderniseringswerken aan het Zeekanaal leiden tot een gans nieuwe en moderne gemeente.

Mochten we dat nog eenmaal beleven dan zouden wij ons ruimschoots vergoed achten voor al de inspanningen die we ons in dit verband hebben getroost. En waarvoor, in het belang onzer bevolking, geen enkele opoffering te zwaar zal vallen.

Jos VAN DER TAELEN
Burgemeester
Tisselt



**WELKOM
VAN
VOORZITTER
JOZEF
DE
KEERSMAECKER**

Terwijl in aangrenzende streken reeds lang bloeiende verenigingen voor Heemkunde werden opgericht, bleef dit deel van het oude edele Brabant, nl. het vaartland, als een nomanstand ter zijde liggen.

Genoeg is over Heemkunde bekend, opdat er allerminst een akademisch betoog zou nodig zijn, om het bestaansrecht van dergelijke kring te bepleiten.

Het is een opdracht en een verantwoording. Daarom werd de «Heemkundige Kring van het Vaartland» opgericht en beantwoordt daarmee voorzeker aan een algemene verwachting van de «Communis opinio».

De doeleinden die de vereniging stelt, zijn zeer onderscheiden. De wetenschap evolueert, de tradities wijzigen zich, maar ook de tijd baart nieuwe problemen.

Het inzicht is niet alleen het conserveren van het verleden zoals het spreekt in de monumenten van zijn geschiedenis en kunst en in de totaliteit van zijn dorps- en landschapsbeeld, maar tevens aan de rol die de levende mens vervult in deze omgeving, in zijn dagelijkse handel en wandel. Kortom op alles wat betrekking heeft op de verhouding van de levende mens tot het heem.

Al deze uitingen liggen dus zowel op het gebied van de menselijke arbeid als op die van zijn cultuur.



Opvaart !

Maar Heemkunde zonder heemkennis blijft diletantistisch ; heemschut zonder heemkennis loopt gevaar te verwateren in valse romantiek, zegt Dr. J. Bierens de Haan.

Zo is Heemkunde, volgens J. van Overstraeten, het bestuderen van de heimat, de eigen omgeving, de eigen gemeente, de eigen streek in al haar aspecten, zowel in de huidige staat en in de toekomstmogelijkheden als in het verleden.

Het is tenslotte volgens J. de Vries, niet een wetenschap van boerse oudheden, geen vak van museum of wetenschappelijk instituut, maar een wetenschap die op het leven is gericht. Zij streeft naar de kennis van het volk, van zijn materiële en geestelijke cultuur. Zij wil niet alleen verklaren en beschrijven, maar ook leiding geven. Zij is een wetenschap niet alleen van, maar ook voor het volk.

En omdat de heemkunde in zich een socialiserende opdracht insluit, is het voor ons wat de geschiedschrijving betreft «in principio» vooral niet te doen om eventueel een feodaal verleden met tiegende ridderstoeten op te roepen, maar voornamelijk de gewone volksman, vergeten in de geschiedenis naar voor te brengen. De kleine wroeter die dit land, geprangd tussen Schelde, Rupel en Zenne, een wild en woest gewest van heiden, bos en moeras, door zijn noeste en onversaagde arbeid, eeuwen lang herschapeu heeft tot een bloeiende warande, met vele akkerlanden, die het brood gedragen hebben van zovele generaties.

Zij is uiteindelijk de meest omvattende synthese van de kennis van land en volk.

We beleven echter een tijd van afbraak van zovele gevestigde waarden ; ons cultuurpatrimonium wordt versjacherd, tot zelfs de leefbaarheid van onze omgeving wordt cynisch bedreigd.

Tegen deze slopers van ons erfgoed dient urgent een effectieve tegenweer opgesteld.

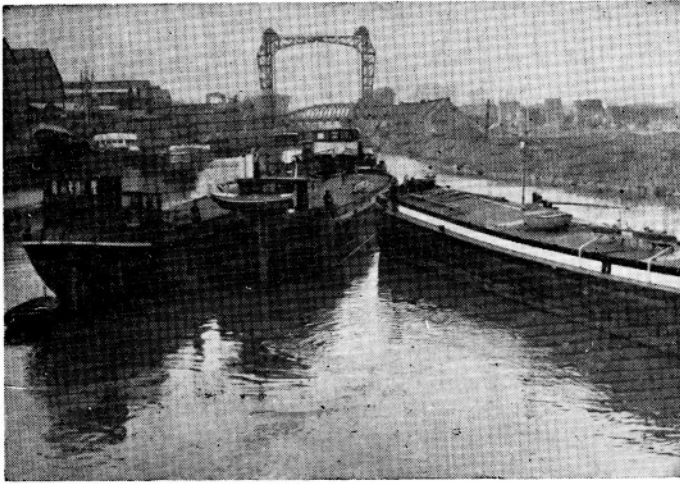
De «Heemkundige Kring van het Vaartland» werd bedacht met deze benaming, omdat de Willebroekse vaart een begrip en een bindteken, en in grote mate aan onze streek een gestalte en een belangrijkheid heeft gegeven.

Ze heeft dit gebied, eertijds van kleine landbouw en pover gewin, economisch en industrieel ontsloten. Het is van historische betekenis geweest toen onder Maria van Hongarije in 1550, de 16 juni, Jean de Locquenghien met het Brussels stadsmagistraat, in groot ornaat, hier de eerste spade in de grond kwam steken.

«Tot Willebroeck heeft Locquenghiens macht gebleken,

Den XVI der Juni was de eerste steeck gesteeken».

Zo was Vlaanderen niet alleen beroemd om zijn dijkenbouwers — reeds bewonderd door Dante Alighieri — maar een volk van vaartendelvers. En vergeet niet ; ook deze vaart werd met spade en kruiwagen gegraven.



Afvaart !

We menen dat het bij dit alles verantwoord was, met ons eerste initiatief, nl. deze tentoonstelling en begeleidende publicatie, even de schijnwerper te richten op dit gegeven.

De nadruk dient gelegd, dat deze vereniging geheel buiten alle partijpolitiek staat. Zij eerbiedigt tenvolle ieders godsdienstige, wijsgerige en politieke overtuiging. Zij staat open voor eenieder in het reëel belang van ons volk.

Ten concentratie van krachten is een alternatief. Daarom wil «Het Vaartland» een podium opstellen voor heemkundigen en geschiedvorsers, waar anders weinig of geen mogelijkheden geboden worden. Daarenboven is «team-work» een onverbidde noodzakelijkheid geworden.

Als concrete doeleinden werden in de statuten o.a. opgenomen :

- 1) Het bevorderen van heemkundige studies en activiteiten in Willebroek en omstreken.
- 2) Het beschermen en bewaren van al wat blijvende waarde en belang heeft : voorwerpen, documenten, gebouwen, landschappen, gebruiken, enz.

Dit doel tracht ze te bereiken door :

- a) het publiceren van tijdschriften en andere uitgaven ;
- b) het houden van vergaderingen en voordrachten ;
- c) het organiseren van bezoeken en studiereizen ;
- d) het aanleggen van een bibliotheek, dokumentatiecentrum en archief ;
- e) medewerking met diverse verenigingen en instellingen ;
- f) de nodige stappen te verrichten en acties op te zetten tot behoud en bescherming van de zaken, vermeld onder art. 2 ;
- g) het oprichten van een heemmuseum, dat als een levende volkstempel zou bedoeld zijn en dat niet alleen het verleden zou weerspiegelen, doch tevens aan het heden en de toekomst dierbaar zou worden gemaakt volgens het oude rijmpje :

Am guten Alten
Im Treuen halten.
Sich stärken und freuen,
Wird niemand gereuen.

Reeds de grote Goethe drong herhaaldelijk aan tot het oprichten van heemmusea : «Zunächst sorgt für Heimat Museen».

Uiteindelijk omdat deze vereniging bedoeld is voor de ganse gemeenschap, verwacht ze dan ook aller medewerking en sympathie.

We danken allen en eenieder in 't bijzonder die door hun hulp en materiaal tot het tot stand komen dezer manifestatie hebben bijgedragen.

J.D.K.

DE WILLEBROEKSE VAART

GESCHIEDKUNDIG OVERZICHT

— «Men neemt gewoonlijk aan dat de economische toestand van een streek in verband staat met drie hoofdfactoren : de demografie, de werkgelegenheid en de infrastructuur.

De waterweg is één van de elementen van de infrastructuur die het meest bijdragen tot het productief maken van een gebied. Door zijn veelvuldige diensten trekt hij de bevolking aan langs zijn oevers ; hij werkt als een katalysator op de industrie en verwerkt productie- en handelscentra. De geschiedenis en de aardrijkskunde bewijzen dit trouwens ten overvloed. Het volstaat vast te stellen dat de meeste van de grote hoofdsteden en industriecentra gevestigd zijn aan min of meer belangrijke waterwegen : Parijs, Berlijn, Warchau, Moskou, New-York..., zonder ons land te verlaten : Antwerpen,

Gent, Luik, Brugge, Charleroi en... Brussel dat met de Schelde verbonden is langs het huidige zeekanaal», aldus lezen we in : «De economische rol van de waterwegen» door V. Dubois, Hoofdingenieur van Bruggen en Wegen. - (Tijdschrift : «Vervoer» ; N° 1 ; bund. 3, 1963 - Brussel).

Het is in een hagiografische (levensbeschrijving van heiligen) uit het jaar 1012 met titel «Miraculæ Sancti Veroni», aldus R. Rooryck (B.B.I.-directeur Generaal van de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel), dat er voor het eerst sprake is van een haven van Brussel. Niemand zal er aan twifelen dat er eertijds, inzake het verkeer grote moeilijkheden bestonden. Een spoorwegnet was onbekend en dege-lijke straatwegen waren zo raar als de witte raven. Men moest dus bijna uitsluitend zijn toe-

15 JAAR «VAARTLAND» IN PERS EN PUBLIKATIES

In «Het Volk» van 31 augustus 1958 werd — misschien eerder toevallig... — de naam **Vaartland** voor het eerst gebruikt.

«In 1608, juist 350 jaar geleden, aldus K.T., werd te Klein-Willebroek, op een boogscheut van de Rupel, vlak naast de Willebroekse vaart, het Sashuis gebouwd. Het is een «brutaal» complex, dat tenvolle herinnert aan de «rumoervolle» geschiedenis van het Willebroekse **Vaartland**»...

Maanden later, in oktober 1958, verscheen de herwerkte versie van dit artikel in de Bondsbladen van de V.T.B. Ook al had K.T. nadien in «Het Volk» van 9 oktober 1958, in de rubriek «Mensen van bij ons», de Tisseltse tekenaar Rik Jottier «...in het Willebroekse **Vaartland**, waar de dijken nog altijd vol hoge canadabomen staan, en de wandelaar als een eenzame midden het landschap is», zeer streekgebonden, verwoord.

Kwam dan, ten jare 1959, de door Renaat Wolters en ondergetekende gestichte Kunstkring «**Vaartland**», die onder banier van de V.T.B., tijdens de Willebroekse jaarmarktdagen, haar eerste kunsttentoonstelling hield in de streek.

Op dinsdag 19 januari 1960, werd mijn «Zoeklicht op het **Vaartland**» — een dia-reeks met begeleidende commentaar... — in première — om eens een groot woord te gebruiken ! — aan het Willebroekse publiek voorgesteld.

Later herwerkte ik dit alles ten gerieve van het Willebroek-nummer, dat door de goede zorgen van de V.T.B., in maart 1961 werd uitgegeven, en waarin o.m. de artikelen «Zoeklicht op het **Vaartland**» en «Folklore in het Willebroekse **Vaartland**» werden opgenomen. In 1963 verscheen, als nummer 23 in de Vlaamse Toeristische Bibliotheek, «Het Willebroekse **Vaartland**, streek met karakter», waarin ik trachtte de sintese der vaartgemeenten Willebroek, Tisselt, Blaasveld, Heindonk en Ruisbroek te brengen.

De Toeristische Federatie van de Provincie Antwerpen, die in maart 1964, onder de titel «Schelde-Rupel-Dijle», een kleurrijke folder met begeleidende kaart uitgaf, vermeldde in zeer duidelijk lettertype de naam «**Vaartland**» op die kaart, ook al had men voordien, in 1952, in het door dezelfde instantie uitgegeven «Vade-Mecum doorheen de Provincie Antwerpen», de zuid-westelijke hoek van de provincie, die ten zuiden de Rupel ligt, globaal Klein-Brabant genoemd.

Men was zelfs zover gegaan, de gemeenten Blaasveld, Heffen, Heindonk, Tisselt en Willebroek, bij Klein-Brabant en het Scheldeland te voegen. Maar kom, in de in 1969 herwerkte uitgave, die nu «Toeristisch Vademecum van de Provincie Antwerpen» noemt, spreekt men heel even over het **Vaartland** rondom Willebroek (blz. 99).

Maar misschien krijgen wij, in volgende uitgave, écht alles over het **Vaartland** te lezen...

Als de Toeristische Federatie van de Provincie dit goedvindt !

Karel DE DECKER.

vlucht nemen tot de bestaande natuurlijke waterwegen. En ook dit was maar een armzalige oplossing. Brussel en Antwerpen bijvoorbeeld konden slechts door de Zenne verbonden worden.

Het meest tragische van deze toestand was, dat zo een reis in een ongunstige periode soms een maand duurde. Zelfs de binnenscheepvaart was afhankelijk van het weder en de jaargetijden. De waterstand van de Zenne verschilde te veel bij droge of regenachtige periode, om van een regelmatige waterweg te kunnen spreken. Men vreesde daarenboven de steeds toenemende verzanding en de regelmatig weerkerende overstromingen. Noch aan het een, noch aan het ander kon verholpen worden, wegens het nijpend geldgebrek van de regerende vorsten. Deze laatsten hadden meer voorliefde voor verbrassende galapartijen aan het Hof en voor het voeren van uitputtende oorlogen.

aangeknoopt. Deze stap werd een gedeeltelijke overwinning. In 1434 mochten zij van Filips de Goede de Zenne bij gedeelten kanaliseren, nl. : a) van de Zenne (Brussel) tot aan de Dijle (Zennegat) ; b) van Brussel tot Halle.

Om het verval uit te schakelen en het water op peil te houden, moesten bochten rechtgetrokken worden en sluizen of sassen gebouwd. Dit laatste was toenmaals voor onze streek een technische nieuwigheid. Het ging hier om «schutsluizen» (sassen om een schip van een watervlak op zekere hoogte, op dat van een andere hoogte te brengen). Hierbij willen we opmerken dat de «schutsluizen» in Nederland reeds in gebruik waren sedert 1300 ; te Milaan werd de eerste gebouwd in 1438 ; Leonardo da Vinci bouwde er een in 1509.

De Brusselaars vatten de zaak ernstig op, en in 1535 kwam de eerste sluis te Neder-over-Heembeek klaar. Doch spoedig bleek dat deze



1973 ! Ononderbroken drukke bedrijvigheid !

U begrijpt dan ook de uitdrukkelijke drang van de Brusselse Gilden en Ambachten (XIVe en XVe eeuw) tot het bekomen van een nieuwe waterweg. Het was trouwens de enige praktische en goedkope vervoerweg voor al hun handelsprodukten. Ze deden ontelbare pogingen bij de overheid om steun... decreten... en geld.

En toen dan de Leuvenaars in 1421 van Hertog Jan IV de vergunning kregen om de Dijle te kanaliseren, kwam bij de Brusselaars een nieuwe reactie, en opnieuw werden besprekingen

poging tot kanalisatie niet beantwoordde aan de gestelde verwachtingen. Traag rijpte dan ook de gedachte en het idee tot het graven van een kunstmatige waterweg, die evenwijdig zou lopen met de Zenne en een rechtstreekse verbinding zou scheppen van Brussel over Vilvoorde, met de Dijle, en dewelke «gevoed» zou worden met het water van Rupel en Zenne.

Natuurlijk stuitte dit plan op hevig verzet vanwege de Mechelaars. Zij die op de natuurlijke waterweg (De Zenne) een zeer bevoor-

rechte positie hadden (midden de as : Brussel-Antwerpen) zagen dadelijk het groot gevaar in dat ze aldus hun «tolinkomsten» zouden verliezen. Zij hadden inderdaad een hoog «tolrecht» gesteld op al de schepen die de Zenne gebruikten. Op zeker ogenblik werd zelfs een ketting gespannen waar de schippers hun «doorvaart dienden af te kopen». (Ketting «heffen», plaatsnaam : Heffen ?).

Maar hoe de Mechelaars ook mopperden en «stokken tussen de wielen staken»... 't Was te vergeefs. Want, nadat de Brusselaars een verzoekschrift hadden gericht tot Karel de Stoute, verkregen ze uiteindelijk van diens dochter, Maria van Bourgondië, op 4 juni 1477, de vergunning tot de uitvoering van de geplande werken.

Dit waardevol octrooi vermeldt o.a. 't volgende :

- dat men het water van de Schelde of de Rupel tot in Brussel moet brengen
- dat men om dit water te leiden een vaart moet graven, zo lang, zo breed, en zo diep als het nodig blijkt
- dat men hiervoor de eigendommen mocht nemen van de heren, mits hun de waarde te betalen van het onteigende
- dat men op deze nieuwe waterweg al de nodige sluizen moest bouwen die men nodig oordeelde
- dat bruggen zouden gelegd worden waar ze nodig bleken... enz... enz...

Aangaande het verlenen van dit octrooi ontlenen we nog volgende tekst :

«ALS MEN XIII HONDERT 77 SCHREEF
WAS VROU MARIE VAN BRABANT HERTOCHINNE
NA DAT KAREL HAER VADER VOOR NANJI DOOT BLEEF
AEN HAAR HOECHST WERT EERST VERSOCHT
TER STADT GEWINNE
T' WELE SI CONSENTEERDE DOOR TROUWE EN MINNE
T' WATER TE HALEN UYT DER RUPPE OFT SCHELDEN
NAER BRUSSEL TE BRINGHEN TO IN DIE ZINNE
GRAVENDE DOOR BOSSCHEN, BEMPDEN, STRATEN,
VELDEN
ALS WILLENDE VOORLEDEN DIENST VERGHELDEN...
uit «Nieuwe Chronycke van Brabant», 1565.

Politieke onlusten, burgeroorlogen lagen aan de basis, dat alhoewel reeds in 1477 de toestemming verleend werd, met de eigenlijke werken slechts op 16 juni 1550 een aanvang werd gemaakt. (Deze verloren tijd werd echter ruim vergoed door een nieuwe omstandigheid : de uitvinding door de geniale Leonardo da Vinci, van de schutsluis tot puntdeuren, die toeliet hoogteverschillen goed te maken met beperkt waterverlies, wat een onafgebroken exploitatie mogelijk maakte). Het was Jean de Locquenghien, burgemeester van Brussel, die tijdens een grootse plechtigheid, het eerst de spade in de grond stak (grondgebied Willebroek) als teken van de

start der werken. Citeren we dienaangaande nog een vers uit die tijd :

«TOT WILLEBROEK HEEFT LOCQUENGIENS MACHT
GBLEKEN
DEN XVI den JUNI WAS DE EERSTE STEECK GESTEKEN».

De Locquenghien, ontwerper van het «zevende wereldwonder» zou gedurende de ganse duur der werken de leiding op zich nemen.

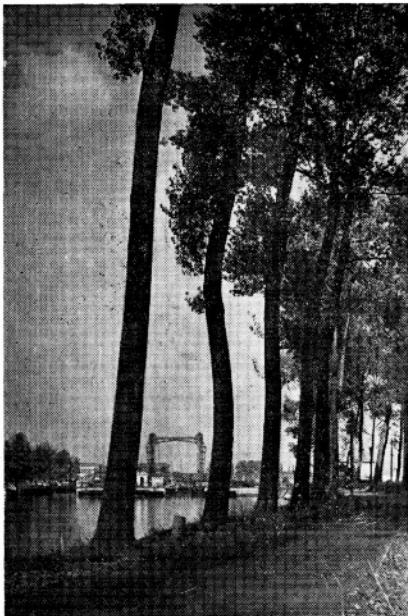
Het eerste sas (van de Rupel uit) bevond zich te Tisselt. Dat werd dus vak I en stond rechtstreeks in verbinding met de Rupel. De dijken en de «sluizen» van dit gedeelte moesten dus de eerste, maar ook de zwaarste schok opvangen van het «opkomende» water. Een tweede sas was voorzien te Humbeek, wyl Vilvoorde voor een derde in aanmerking kwam.

Op 20 januari 1553, op bevel van Maria van Hongarije, werd de Rupeldijk doorgestoken. Symbolisch werd deze taak opgedragen aan de heer Simon Marteuse, burgemeester van Zierikzee en bestuurder der vaartwerken.

Het Rupelwater stroomde aldus in vak I tot aan het sas van Tisselt. De vreugde, die algemeen was, werd echter vlug gekoeld. Vooral de gemeente Tisselt beleefde een «waterramp». Immers, het stuwende Rupelwater, dat een nieuwe weg was ingestuurd ontketende een ruwe en niets ontziende kracht, zodanig dat dijken en sasdeuren begaven... Een inderhaast samengestelde studiekommissie kwam tot de slotsom dat dit eerste «vak» te lang was en dat de eerste «stoot» van water vroeger moest opgevangen worden. Er werd besloten een nieuwe sluis in te schakelen op het grondgebied van Groot-Willebroek. Begonnen in 1554, werd het slechts beëindigd in 1557. Het gevaar voor Tisselt was weggewerkt... maar de overstromingen teisterden nu andere gebieden. De «Kraagput» is nog een «stille getuige» van de overstromingsramp dewelke plaats had in 1569.

Om de monding van het kanaal nog beter te beschermen en de «getijden» uit de vaart te verbannen werd een nieuw sas gegraven te Klein-Willebroek (1573). Dit werd in 1830 gedempt en door een nieuw vervangen.

Elf jaar na de eerste spadesteek werd dan ook met grote vreugde de voltooiing van de werken begroet. Gedurende deze tijdspanne, die, aangezien de toen aangewende middelen en de uitvoeringsmoeilijkheden (sommige ergerlijke sabotagedaden van de «Mechelaars» laten we hier nog onbesproken), welke dergelijke gewaagde onderneming met zich bracht, als zeer kort mag worden beschouwd, werd een kanaal gedolven van 2 m diepte, dijken getrokken, vier grote sasluisen gebouwd met dubbele puntdeuren, om een hoogteverschil van meer dan 40 voet (v. = 0,30 m) op te heffen, bovendien werden er grondduikers en bruggen gebouwd om de waters van de Westerkant die, zo zij in het ka-

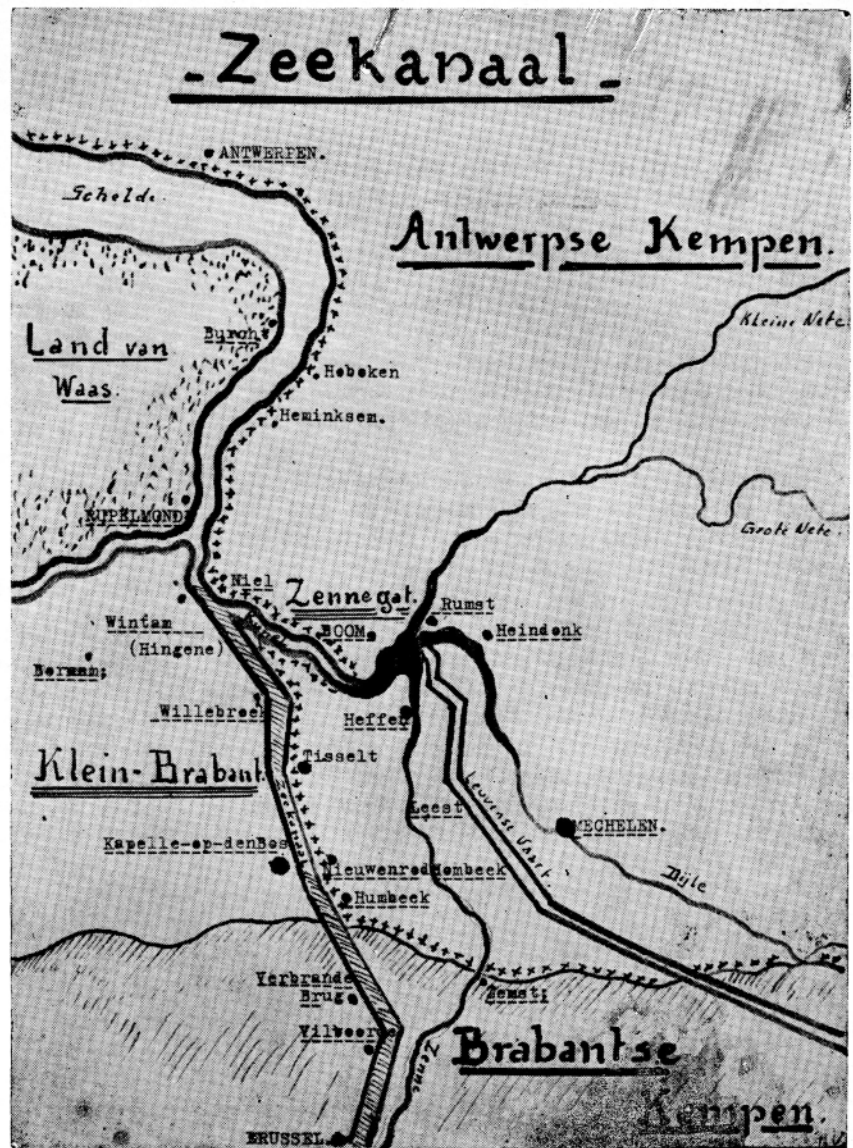


Onder de schaduw van de kanada's...

naal moesten terechtkomen, veel schade zouden veroorzaakt hebben, naar de Zenne te voeren. In de stad Brussel zelf werden intussentijd eveneens dokken aangelegd en kaaimuren gebouwd.

Over de inhuldigingsfeesten lezen we in «Brussel : Grote Binnenhaven» (brochure uitgegeven in 1955 ter gelegenheid van de 400e verjaaring der Willebroekse vaart en samengesteld door de diensten van N.M. Zeekanaal).

— «De inhuldigingsfeesten grepen plaats op zondag 12 oktober 1561 en volgende dagen. Men had alle steden der Nederlanden uitgenodigd schepen naar Brussel te zenden om er aan diverse prijskampen deel te nemen. Er had o.a. een oringinele zeilwedstrijd plaats.



Situatie van het huidig zeekanaal.

Na een plechtige dankmis in de Sint-Niklaaskerk werd een prachtig banket aangeboden op het stadhuis. Na deze festiviteiten ging Sire de Locquenghien, vergezeld van de overheden en genodigden naar het kanaal, alwaar hij op een rijk bevlagd schip andere genodigde gasten te gemoet vaarde. De erewijn werd geschonken in vergulde zilveren bekens en kopjes, terwijl pijpers, trommels en trompetten weerklonken. Kanonnen bulderden op de vestingen en maakten een hels lawaai. De Antwerpenaars, eerste aangekomen (dertien schepen, waaronder : aken, bijlanders, sloepen en galjoenen), ontvingen een enig mooi miniatuurschip, uitgewerkt in fijn zilver. De lieden van Vilvoorde kwamen met fruit ; de inwoners uit Zierikzee met 16 soorten waren en aan elk dezer groep werd een schone

zilveren sloep aangeboden. Aan de vertegenwoordigers uit Gorkum, die verse vis meebrachten, overhandigde men een zilveren kopje en aan deze van Alkmaar een Sint-Michel in hetzelfde metaal.

Na deze begroeting werden alle gasten vergast op schaapsgebrad en Rijnwijn en ze dronken «vrolijk samen» totdat zij ervan «ronkten», zoals het in de «Nieuwe Chronijcke van Brandt» wordt verteld :

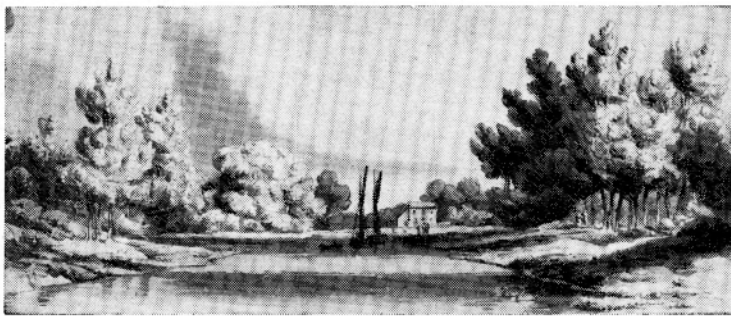
«DAT ZY VROMELYCKEN TE SAMEN DRONKEN
DAT ZY MET RUSTEN MOCHTEN LIGGHEN RONKEN».

Daarna trok een groots opgevatte historische stoet door de voornaamste straten van Brussel, en deze heuglijke dag werd afgesloten met een feëriek vuurwerk.

Volgende dagen traden verschillende «Rederijkerskamers» in de voornaamste zalen van de stad op, wyl vreugdevuren deze merkwaardige feesten afsloten.

De haven van Brussel ontwikkelde zich langzamerhand. Vanaf 1565 werd een tweede dok gegraven : het Sint-Katherinadok. Ingevolge het toenemen van de scheepvaart werden hierna nog twee andere dokken aangelegd.

De schepen die zich uitsluitend met zeilen dienden te bewegen, werden bij windstilte getrokken door de «lijnlopers», die later (XVIIe eeuw) vervangen werden door paarden.



Zicht op de vaart. - Schets, enkele dagen na de slag van Waterloo van op de trekschuit genomen door de Engelse kunstschilder R. Hills.

(A. Verbouwe, E-5. B - 1942)

Enkele betekenisvolle data :

- Op 23 september 1577 deed Willem de Zwijger plechtig zijn intrede te Brussel langs het kanaal.
- In 1650 vierde men de honderdste verjaardag van de aanvang der kanaalwerken.
- In april 1717 legde het schip van Peter de Grote aan nabij de brug van Laken.
- Rond 1830 werden de haveninstellingen voltooid door het aanleggen van een groot handelsdok, terwijl de diepte van het kanaal op 3,20 m werd gebracht.
Typische bijzonderheid : bij het bouwen van het nieuwe sas te Klein-Willebroek in 1830 werden belangrijke vondsten gedaan, waaronder oude degens, sabels en kragen (waar-

schijnlijk resten van Spaanse huuroepen (Kroaten), die in 1576 vlak bij het toenmalige sas een vesting oprichtten. De meeste bouwstof hiervoor haalden zij over de Rupel te Boom, waar huizen en ook de kerk afgebroken werden). Spreekt de Willebroekenaar nu nog van «t Schrans» ? (plaats waar eertijds die oude vesting werd opgetrokken).

- In 1825 werd een ontwerp tot het vergroten van het kanaal door ingenieur Teichmann opgemaakt. Een diepte van 6 m werd er in voorzien, maar aan dit ontwerp werd geen gevolg gegeven.
- In 1868 werd de dierlijke trekkracht langs de oevers vervangen door kettingslepen, «Lamberts» geheten, naar de naam van de uitvinder.

VAN KANAAL TOT ZEEKANAAL

Op het einde van de vorige eeuw maakte de buitengewone uitbreiding van de handel en van de nijverheid en ook van de scheepvaart, die een voortdurende toename van de tonnemaat der boten en schepen met zich bracht, de hervorming van het oude kanaal noodzakelijk. Het ontwerp dat een waterdiepte van 6,5 m voorzag, naast drie sluizen, eveneens een nieuwe haven

voor de binnen- en zeescheepvaart, werd door de toenmalige regering aanvaard. De werken werden aangevangen op 28 juli 1900, en dit in aanwezigheid van Koning Leopold II en Koningin Maria-Hendrika. De eerste wereldoorlog onderbrak echter de werken en veroorzaakte daarenboven aanzienlijke schade, voornamelijk aan de bruggen. Na heropbouw van de vernielde bruggen, de voltooiing der kunstwerken (de sluizen te Humbeek en te Tisselt verdwenen, wyl dergelijke kunstwerken opgericht werden te Kapelle-op-den-Bos en te Hingene-Wintam (het kanaal kreeg eveneens een verlengstuk vanaf Klein-Willebroek naar Wintam) en na de noodzakelijke baggerwerken, werd het zeekanaal op 12 november 1922 door Koning Albert en Koningin Elisabeth ingehuldigd.

De tweede wereldoorlog werd voor de haven en het zeekanaal nog noodlottiger dan de eerste, en de verwoestingen die in 1940 werden aangebracht waren uiterst belangrijk. Om slechts de voornaamste te noemen :

- 15 volledig vernielde bruggen (tot, bij de heropbouw werd het verkeer voor beide oevers verzekerd bij middel van een «veerpont».
- de grote beschermingstaketsels van de monding van het kanaal in de Rupel vernield door brandende mazout die met de vloed van Antwerpen tot Wintam gevloeid was.
- meer dan 60 lichters, waaronder grote Rijnboten gezonken in het kanaal en in de haven.
- instorting der overmuren en boordvoorzieningen tengevolge van een met een strategisch doel verwezenlijkte brutale lediging van het tweede kanaalvak.
- in 1943 : verwoesting van een doorvoerloods van de haven en wegneming van twee kranen van 4 ton.
- in 1944 werd ingevolge de luchtbombardementen op het station van Schaarbeek eveneens aanzienlijke schade aangericht : kaaimuren werden vernield in de voorhaven en de fabriekenkaai — een grote zweefbrug van 16 ton draagkracht — en een kraan van 3 ton werden volledig vernield terwijl zware schade aangericht werd aan verscheidene kunstwerken.

Men heeft moeten wachten tot de afwerking van de nieuwe hefbruggen te Willebroek en te Kapelle-op-den-Bos (in gebruik genomen tijdens de maand mei 1952) en van de half-bestendige hefbrug te Boom (autoweg : Brussel-Antwerpen) om de doorvaart van Rijnlichters (meer dan 2000 ton metende) en van zeeschepen mogelijk te maken, en dit tot in Vilvoorde en tot Haren-Buda.

In juni 1955 werd tenslotte de nieuwe hefbrug van Buda in dienst gesteld, waardoor de weg naar zee voor de hoofdstad weer terug vrij open lag. Aldus werd de zeevaart hersteld tot Brussel-Zeehaven voor zeeschepen van 105 m. lengte, 14,70 m breedte, 5,8 m. diepgang en een hoogte boven de waterspiegel van 30 m. maximum.

De nieuwe betonnen hefbruggen te Tisselt, Humbeek en Verbrande Brug werden in gebruik genomen tijdens de maand augustus 1968.

De nieuwe kanaalbrug te Vilvoorde, met een overspanning van 50 m., werd in 1972 voor het verkeer opgesteld.

Algemene kenmerken van het huidig zeekanaal.

A. LENGTE :

Het kanaal begint aan de Koninginnelaan te Brussel en eindigt te Wintam-Hingene, waar het opgevangen wordt door de Rupel ; het is 29.779 m. lang. Het heeft een gemiddelde diepte van 6,5 m. en is verdeeld in 3 panden, be-

grensd door evenveel sluizen, onderscheidelijk gebouwd te Kapelle-op-den-Bos, Willebroek en Wintam. Het eerste pand meet 17.638 m. ; het tweede 5.186 m. en het derde 6.959 m.



Vaartzicht : rond 1890.

B. BREEDTE :

Het kanaal is niet overal even breed. Buiten de bebouwde plaatsen bereikt het een breedte van circa 30 m. op de bodem en ongeveer 60 m. van de ene oever naar de andere. Op talrijke plaatsen, o.a. te Vilvoorde, te Grimbergen (Verbrande Brug) en nabij de drie voornoemde sluizen zijn verwijde plaatsen aangebracht.

C. SLUIZEN :

Het verschil van waterpeil tussen Brussel en de getijden van de Rupel worden in evenwicht gehouden door de drie sluizen. Het kanaal ligt immers te Brussel op 13,30 m. boven de zeespiegel. De gemiddelde hoogte van de waterspiegel te Wintam bedraagt : hoge tij : 4,40 m ; lage tij : 0,50 m. Dit merklijk verschil wordt geregeld door de sluizen te Willebroek en te Kapelle-op-den-Bos. De afmetingen van de grote sluizen : L. : 114 m. ; Br. : 15 m. ; D. : 6,5 m. stemmen overeen met deze van de zeeschepen die een laadvermogen van 4.000 ton kunnen waarborgen

MODERNISERING VAN HET KANAAL.

Het huidige kanaal voldoet niet meer aan de eisen van het moderne zee- en rivierverkeer. De jongste jaren waren we meermaals getuige van het feit dat het verkeer gedurende verscheidene dagen onverwachts onderbroken werd. Ingevolge het intensief verkeer verergert deze toestand nog voortdurend, en zal onvermijdelijk tot een catastroof leiden indien over enkele jaren de oude kunstwerken niet volledig worden vernieuwd. Ter illustratie : de vaartijd van Wintam naar Brussel bedraagt voor 't ogenblik 10 tot 16 uur. De gemiddelde wachttijd bij de sluizen van Wintam, Willebroek en Kapelle-op-den-Bos bedraagt 3 uur. Het heeft voor gevolg dat in zulkdanige omstandigheden het kanaal zijn concurrentieel karakter verliest, daar de vervoerkosten er ongunstig worden door beïnvloed.

Voor enkele jaren werd door de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel een plan voor de gehele vernieuwing van de infrastructuur opgesteld.

Uit een zeer uitgebreide studie, samengesteld door Hoofdingenieur heer N. Hilgers, ontlenen we de volgende rangschikking betreffende de uitvoering van de moderniseringswerken :

EERSTE FASE :

a) Bouw van de sluis te Zemst, opwaarts te Kapelle-op-den-Bos en omvorming van het pand Kapelle-op-den-Bos-Willebroek.

b) Gelijktijdige bouw en indienststelling van de pompstations der polderrivieren en beken.

TWEDE FASE :

a) Werken voor het omleggen van het kanaal in de streek van Hingene en Uitmonding in de Schelde.

b) Bouwen van een getijsluis te Hingene.

Op 19 januari 1968 werd een aanvang gemaakt met de sluis te Zemst. Einde 1972 was ze praktisch afgewerkt. Ze heeft een nuttige lengte van 240 m., een breedte van 25 m. en een minimumhoogte van 7,5 m., en dit op de drempel van de deuren, hetgeen dit kunstwerk zal toelaten de grote konvooien van de Rijnvaart op te nemen, waarvan het laadvermogen de 10.000 ton kan bereiken. Ook dient hierbij opgemerkt dat de bouw van de pompstations der Polderrivieren en -beken reeds grotendeels werkelijkheid werd. Tevens werd een voorlopige toegangskom tot de sluis te Kapelle-op-den-Bos gegraven, zodat over korte termijn het verouderd sluizencomplex aldaar zal kunnen gesloopt worden.

Gezien de overbrugde kanaalbreedte te Kapelle slechts 35 m. bedraagt en dat tevens vastgesteld werd dat de grondvesten voor de uitdieping van het kanaal niet meer de nodige waarborg zullen kunnen bieden en dat er gevaar zou kunnen bestaan dat het zware ijzeren gebinte zou kunnen begeven, zal ook de huidige verkeersbrug in voornoemde gemeente dienen afgebroken. Na maandenlange onderhandelingen tussen de diverse diensten en ministeries kwam men uiteindelijk voor enkele weken tot een akkoord, de nieuwe verkeersbrug, samen met de spoorwegbrug van de lijn Mechelen-Dendermonde tot één geheel uit te werken. Volgens ingewonnen inlichtingen zal met de uitvoering van dit project in de loop van 1973 een aanvang gemaakt worden.

Eens al de voorziene en geplande werken uitgevoerd, zal de aanpassing van het kanaal tussen Grimbergen (Verbrande Brug) en Brussel aan de beurt komen. Dit pand zal herschapen worden in een groot kanaaldok.

Algemeen wordt aanzien dat al deze reuze werken rond 1980 zullen afgesloten worden...

H. VAN DE VEN.

SITUERING

VAN DE «WILLEBROEKSE VAART» EN BRUSSELSE HAVEN IN RUIMER VERBAND

A. Situering van het Zeekanaal in het Belgisch Waternet (zie kaart).

Centraal gelegen behoort het kanaal tot de N.-Z.-as van het Belgisch bevaarbaar waternet.

Langs Rupel en Schelde wordt de verbinding verzekerd met de nationale haven Antwerpen. Aldus staat hoofdstad Brussel ook in verbinding met de Noordzee door middel van een 120 km. aaneenschakeling, omvattend : het Zeekanaal, de Rupel en de Schelde.

Via de Rupel, de gekanaliseerde Nete en het Albertkanaal wordt eveneens het Kempisch steenkolenbekken bereikt.

Het zeekanaal sluit te Brussel aan met het Kanaal van Charleroi en verzekert aldus de aansluiting met het zuiden van het land, de steenkoolgebieden en de grote industriekernen van Henegouwen.

Integraal maakt het zeekanaal deel uit van de twee gesloten waterketens die aan de Belgische economie de nodige vitaliteit moeten geven. Beide ketens zijn immers reeds grotendeels, maar zullen weldra over 't algemeen, toeganlijk zijn voor schepen tot 1.350 ton (1.)

De eerste gesloten keten loopt vanuit Antwerpen via de Schelde, Rupel en het zeekanaal tot Brussel, waar het kanaal van Charleroi het verbindingsstuk vormt en op zijn beurt te Charleroi de Samber ontmoet, welke te Namen in de Maas vloeit en die te Luik aansluit met het Albertkanaal, welk terugvoert naar Antwerpen.

De tweede ring volgt dezelfde weg tot Senefé (kanaal van Charleroi) waar het Centrumkanaal de weg opent naar de Schelde, die langs Gent zorgt voor de terugweg.

Terecht mag men aldus besluiten dat het zeekanaal «Rupel-Brussel» mag aanvaard worden als de slagader van het Brabantse rivierstelsel en een bijzondere betekenis heeft in het Belgisch waternet.

B. Situering van het Zeekanaal in het waterwegennet van Noord-west-Europa (zie kaart).

Via de Rupel, de Schelde en het kanaal van Zuid-Beveland is het zeekanaal verbonden met de Maas en de Rijn. Aldus heeft een belangrijk gedeelte van Nederland, West-Duitsland, Elzas en Rijn een goede aansluiting met Brussel.

Dank zij de uitvoering van de nieuwe Schelde-Rijnverbinding wordt het traject «Schelde-Rijn» met circa 40 km. ingekort.

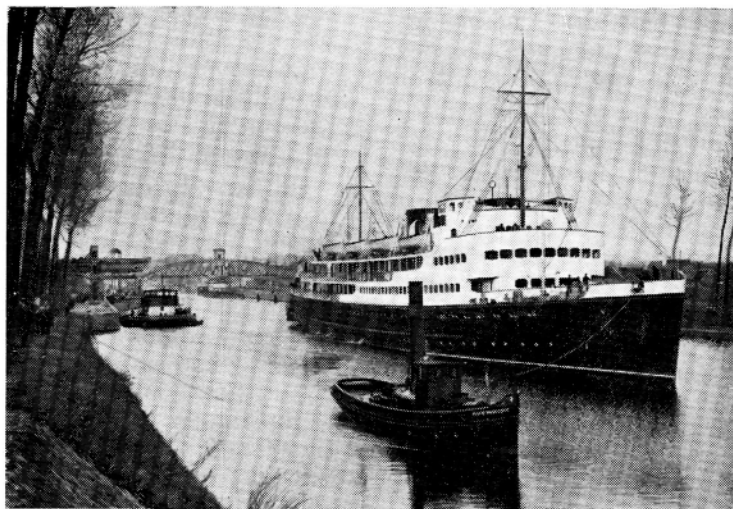
Het zeekanaal dankt vervolgens zijn ganse verbinding met het zuiden aan het kanaal Brussel-Charleroi. Van daaruit immers kan het verkeer in twee richtingen voortgezet worden, namelijk : a) naar het oosten en de Maas ; b) naar het westen en de Schelde. De Maas wordt bereikt langs de Samber, die trouwens in Charleroi het doorgaand verkeer opneemt, om te Namen de keus te laten tussen de richtingen Luik en Noord-Frankrijk.

De westelijke weg mondt via het Centrumkanaal uit in het kanaal Bleton-Nimy en wat verder in het kanaal Condé-Bergen. Het eerste zorgt, langs de Schelde om, voor de verbinding met Oost-België en N.-O.-Frankrijk. Het kanaal Condé-

wereld, na Rotterdam en New-York. In 1969 bereikte het maritieme goederenverkeer zelfs het rekordcijfer van 73 miljoen ton. Antwerpen is met de rest van de wereld verbonden door 300 regelmatige scheepvaartlijnen. Bij de lossingen overwegen petroleum en mineralen, met in 1968 resp. 23,4 miljoen ton en 12,4 miljoen ton op een totaal van 48,5 miljoen ton.

Bij de ladingen hebben ijzer- en staalproducten de bovenhand : 8,8 miljoen ton op een totaal van 23,9 miljoen ton in 1968.

De haven van Brussel bekleedt, geografisch bekeken, de meest centrale positie, gelegen in het hart van het land. Van deze centrale positie getuigen een reeks factoren, die als volgt kunnen worden samengevat : goede waterverbindingen, zowel in noordelijke als in zuidelijke richting.



Paketsboot «Prins Boudewijn» op doorvaart.

Bergen, dat ook nog met voornoemd verbonden is, loopt via het Canal du Nord naar het ganse riviernet van het Franse Noorden. Voornamelijk bereikt het zo de eerste Franse stroom, de Somme.

C) De haven van Brussel in Belgisch en West-Europees verband.

De vijf Belgische zeehavens, met name : Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Oostende en Brussel hebben een heterogene structuur (2).

Antwerpen, Gent en Brussel zijn gericht op de Schelde en haar bekken van natuurlijke en kunstmatige waterwegen, wijl Zeebrugge en Oostende rechtstreeks op de Noordzee aangesloten zijn.

Onderling vertonen de Belgische zeehavens eveneens een merkkelijk verschil door hun dimensies en hun functies.

Antwerpen, toegankelijk voor schepen tot 65.000 ton, is momenteel de derde haven in de

Een haven moet echter niet alleen over waterwegen beschikken, maar moet tevens goede verbindingen te land bezitten. Op dit vlak is Brussel alleszins goed uitgerust. Het is in de eerste plaats een groot spoorwegcentrum, met spoorlijnen naar al de grote steden van het land en naar de naburige landen. Grote goederenstations met uitgebreide rangeersporen bedienen bovendien de kaaien van de haven. In de tweede plaats is Brussel ook het centrum van een ruim wegennet dat zich uitstrekt over al de Belgische provincies en tot de aangrenzende landen.

H. VAN DE VEN.

VOETNOTA'S :

- (1) Een waterweg met als karakteristieke tonnenmaat 1.350 behoort tot Klasse IV der bevaarbare waterwegen. Klasse IV, evenals Klasse V (2.000 Ton) en Klasse VI (3.000 Ton), bevatten waterwegen van Europese betekenis, als dusdanig erkend, door de Europese Conferentie van Ministerie van Verkeer in 1953. Zie in dit verband :
ROGIERS F. en KEMPENEERS A. «Overcapaciteit in de binnenscheepvaart» - Echo's van Verkeerswezen, Brussel, 1969, 2, kaart p. 167.
- (2) Echo's van Verkeerswezen, De Belgische Zeehavens, 1963, No 1, P. 27-47.

LOUIS DE NAYER EN ZIJN FABRIEKEN

Wie over Willebroek spreekt, denkt onwillekeurig aan zijn vaart, zijn nijverheden, maar heel in 't bijzonder aan Louis De Nayer en zijn papierfabriek. Immers, honderden arbeiders van Willebroek, Blaasveld en omstreken helpen dagelijks mede aan het vervaardigen van tonnen papier, die de naam De Nayer een wereldvermaardheid hebben gegeven.

Wie was Louis De Nayer, de stichter van de papierfabriek van Willebroek ?

Hij werd op 3 december 1827 te Lebbeke (Oost-Vlaanderen) geboren. Hij erfde van zijn vader een groot vernuft en een even grote werkkraft. Ondanks zijn bescheiden begin, werkte hij zich op tot een industrieel van groot formaat.

Noest werker, begaafd met een ongemene geest, een gezond oordeel en een verbazende vindingskracht, was hij een man met grootse plannen en initiatieven.

Hij vestigde zich in 1852 te Brussel en stichtte daar een aankoopcentrale voor de gezamenlijke Belgische papierfabrieken. Daar echter het verbruik van papier steeds toenam, zag hij zich verplicht naar andere grondstoffen uit te zien. Zo stichtte dan Louis De Naeyer in 1860, halfweg tussen Antwerpen en Brussel aan het kruispunt der banen Brussel-Antwerpen en Mechelen-Gent, met een rechtstreekse aansluiting op de spoorweg Mechelen-Terneuzen, te Willebroek aan het kanaal, een fabriek (130 ha) voor de vervaardiging van papierdeeg, met als basisprodukt stro.

Aldus begon een gewaagde onderneming, die onder zijn leiding en zijn stuwkracht een vlotte en geweldige uitbreiding nam en een bloeiende nijverheid werd.

Al meteen werd Willebroek — eertijds een landelijk dorp — een aangroeiende nijverheids-gemeente. En zo was de fabriek De Naeyer het aanvangspunt voor de economische groei van Willebroek. Om de verre afstanden niet meer te moeten afleggen — de fabrieksarbeiders beschikten toen nog niet over rijwielen — vestigden velen van hen zich in de gemeente, waardoor de Willebroekse bevolking bestendig aangroeide.

Aanvankelijk was de dagelijkse voortbrengst van papierdeeg 8.000 kg, om 10 jaar later de 40.000 kg te bereiken.

Door de schaarste aan stro, tijdens de Frans-Duitse oorlog van 1870, zag Louis De Naeyer zich verplicht andere grondstoffen zoals riet, alfa, maar vooral hout, te gebruiken. Daardoor was hij de eerste in België, die naaldhout gebruikte voor papierdeeg.

In 1888 schakelt hij over naar een nieuw procédé voor papierdeeg, namelijk : het hout koken door middel van calcium-bisulfiet. Van toen steeg de produktie tot 70.000 kg per dag.

In 1874 kwam er dan de fabricatie van papier bij. De dagelijkse produktie bedroeg aanvankelijk 4 à 5 ton. Vanaf 1878 nam het aantal machines geleidelijk toe en weldra bekleedden de papierfabrieken De Naeyer een zeer belangrijke plaats in de Belgische nijverheid.

Louis De Naeyer bouwde in 1876 een meerledige buizenstoomketel die zijn naam draagt en op gebied van stoomvoortbrenging en veiligheid bij het gebruik en onderhoud volledige vol-doening schonk.

Uitgestrekte werkplaatsen werden opgetrokken om deze stoomgeneratoren te bouwen, die weldra over gans de wereld bekend waren. Ook papiermachines werden in deze werkplaatsen vervaardigd, bestemd voor de eigen fabrieken of uitgevoerd naar alle werelddelen.

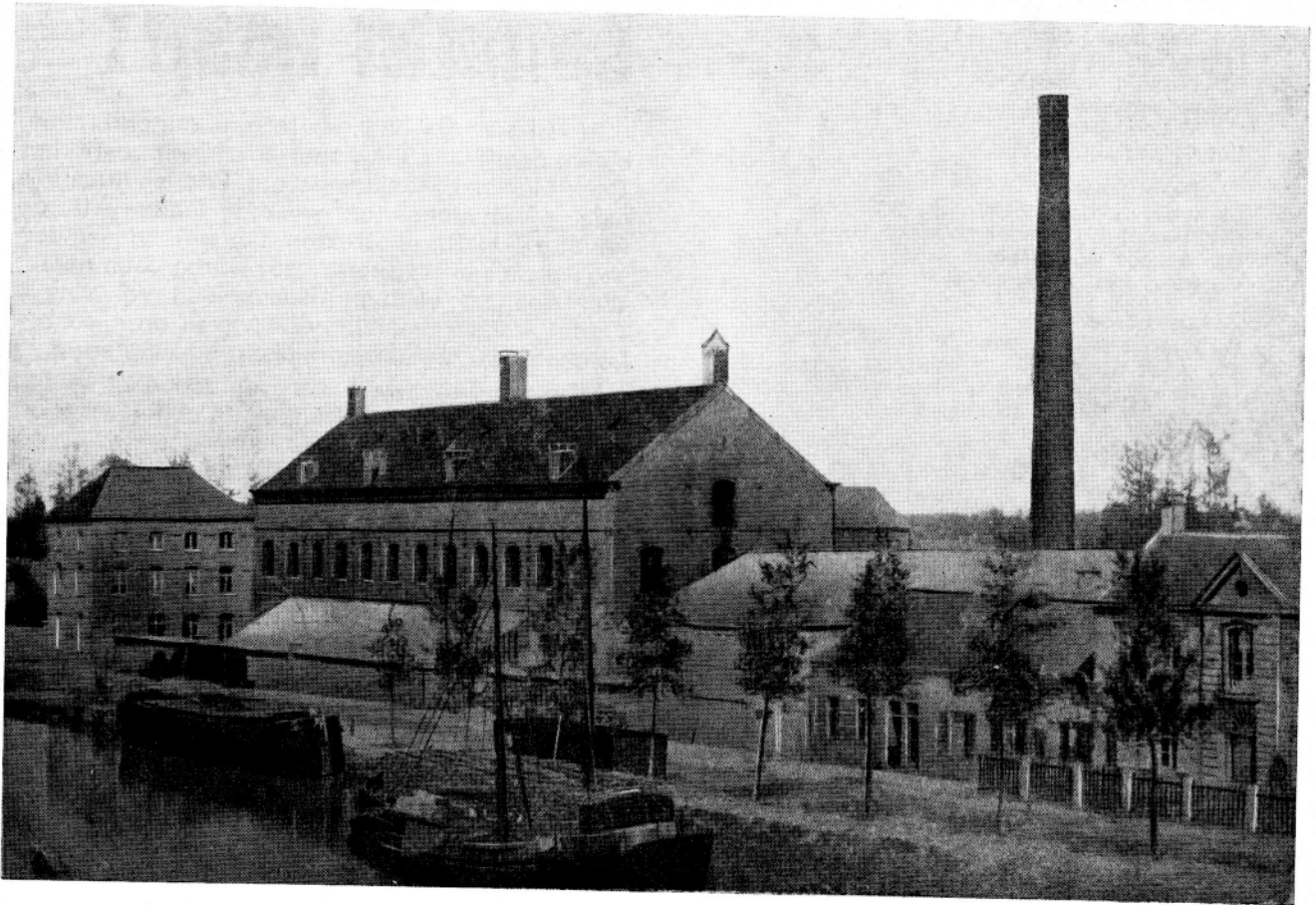
Uit vele landen, zelfs uit China (1910) kwamen bezoekers om de uitvindingen en toepassingen in zijn fabriek te bestuderen.

De fabrieken De Naeyer moesten eveneens een zware tol betalen tijdens de beide wereldoorlogen. Roof, vernieling door bombardementen en vliegende bommen remden de bedrijvigheid. Bij de bevrijding in september 1944 waren de werkplaatsen ledig en het personeel op $\frac{1}{4}$ van zijn getalsterkte teruggebracht. Het duurde dan ook verschillende jaren eer de fabriek terug op volle toeren draaide. Ongeveer 1.000 arbeiders en 130 bedienden zijn op dit ogenblik werkzaam in de fabriek. De produktie papierdeeg is aktueel 120 ton ; de papierproduktie overschrijdt de 100 ton per dag. De installaties voor het vervaardigen van papier bestaan nu uit 6 papiermachines.

De installaties en opslagplaatsen beslaan op dit ogenblik 158 ha. De opslagplaats voor hout beslaat \pm 12 ha, wat toelaat een stock op te slaan voldoende voor het verbruik van een gans jaar. Het spoorwegnet, dat de dienst binnen de onderneming verzekert, heeft een totale lengte van 12,5 km.

Heden is de fabriek gespecialiseerd in fijne en weerstandskrachtige verpakkingspapieren van de beste kwaliteit, vooral bestemd voor verpakking van voedingswaren.

De afdeling konstruktie levert praktisch alle types van stoomketels, die in de nijverheidsinstallaties aangewend worden. Meer dan 18.000 stoomketels werden over heel de wereld geleverd.



Papierfabrieken «De Naeyer» enkele jaren na de oprichting (1860).

Louis De Naeyer, een geniaal man als nijveraar, was een vooruitziend mens op sociaal gebied. De arbeiders van zijn fabrieken genoten sociale voordelen als :

- a) goedkoper brood uit de bakkerij van de fabriek ;
- b) goedkoper eetwaren uit het economaat ;
- c) goedkope woongelegenheid.

Louis De Naeyer stichtte een muziekschool, een avondmaal, een openbare bibliotheek en een wijdvermaarde harmonie. Hij liet huizen bouwen voor zijn arbeiders, een kinderkribbe, waar de kinderen tijdens de werkuren werden bijgehouden en baden die gratis door de werklieden en hun familie mochten gebruikt worden.

In 1896 werd hij tot burgemeester van Willebroek verkozen, wat hij bleef tot bij zijn dood in 1902.

Op 17-9-1905 werd een monument opgericht ter zijner nagedachtenis. Het bevindt zich op de Steenweg op Mechelen, juist voor de plaats waar de kinderkribbe stond (afgebroken in 1958).

Te dier gelegenheid werd volgende huldezang uitgevoerd :

Tekst : R. Verhulst

Muziek : J. Cleymans

Allen :

Komt met palmen en met bloemen ;
 Komt met kinderharten roemen,
 Die den vader kennen mocht.
 Stemt uw lied met zieletonen ;
 Brengt de kransen en de kronen,
 Die uw kinderliefde vlocht
 En op dezen dag van feest
 Roemt zijn goedheid en zijn geest.
 Het was zo droevig, toen gij henen gingt,
 Dat nog ons stemme klaagt,
 In plaats van zingt ;
 Dat ons hand een traan wegvaagt
 Nu wij U wel ons hulde schenken ;
 Maar ach, dien donkren dag herdenken
 Het lied der ziel als 't Uwen lof verkondt,
 Wordt treurzang eer 't ruist van onzen mond.
 Wij hadden U zo lief, De Naeyer,
 Zo hartelijk lief. Gij zijt de Zaaier,
 Die ons den oogst mild hebt voorbereid,
 Door uw vernuft en uw menslievendheid.
 Van gans dit dorp, waart Gij de zegen ;
 Gij waart ons heil. Gij straalt ons tegen,
 Hier 't allen kant. Waar ook de blik zich richt,
 Rijst trots uw werk en gloort in 't zonnelicht,
 Waarom dan weenen ?
 Ziet rondom U,
 Hij is niet henen,
 Hij leeft ook nu.
 Zijn wil, zijn streven,
 't Gaat alles voort ;

Wij zien hem leven
In gans dit oord.
Dat machtig woelen
Vol schranderen vlijt.
Uw kinderen voelen
Dat Gij dat zijt.

De mannen :

Gij waart zo hoog door geest verheven,
Doch waart Gij groot, ook waart Gij goed.
Uw vreugde was met ons te leven ;
Gij waart van 't volk en waart ons bloed.

De moeders :

Gij waart een vader voor de kinderen ;
Uw geest doordrong ons huisgezin.
Gij kendet, meerderen noch minderen,
Die weelde schonk en blijden zin.

De kinderen :

Wij brengen ons bloemen
En zingen ons lied ;
Wij leerden U noemen
Doch kenden U niet.
Maar vader vertelde
Van U aan den haard,
En vader vermeldde,
Hoe goed dat Gij waart.
En moeder vereerde zo
Zo hoog uw naam,
Dat zij hem ons leerde
Ons handjes te zaam.
Wij leerden U noemen,
Ach, kenden U niet ;
Ontvang met ons bloemen
Den klank van ons lied.

Solo :

Neem nu de schoonste van uw bloemen, kind.
Treur niet, 'k weet iemand nog, die U bemint.
In wie de geest des groten mans blijft leven ;
Ga dankend naar haar toe, uw ruiker geven.
Zij was voor U een enkel op dees aard,
Van als gij nog in uw luiers waart.

Kinderstemmen :

Mevrouw, laat onze bloemen wezen
Van dankbaarheid een schamel gift ;
Moest gij in onze harten lezen,
Gij vondt er ook uw naam gegrift.
De sluiers weg. Zijn dierbaar beeld verschijnt,
Voor die nog steeds zijn dankbre kinderen zijn.

Allen :

Zegen en heil aan d'adel van 't gemoed ;
Heil aan 't vernuft dat sticht, weldadig is en goed.
Dan wordt de geest een rijke bron
Van welvaart en van weelde,
Waarmee die grote man ons oord bedeede.
Dan wordt vernuft een koesterende zon.
Geen krijgersbeeld zal nog gezegend zijn,
Want de eeuw van d'arbeid is aan 't dagen.
Maar 't uw, De Naeyer, zal steeds dragen
Zijn zuivren roem in volle zonneschijn.
En naar uw beeld ziet immer 't dankbaar oog
Van man en vrouw en kind omhoog.
Gezegend zij, Louis De Naeyer, uw naam.
Gezegend zij uw reine, grote faam.

Al de uitvoerders van deze zanghulde ontvingen een herinneringsmedalje : de vrouwelijke als borstspeld, de mannen als hanger voor hun horlogeketting.

A. DE HERDT
Tine Rabhooy

OMTRENT TISSELT

In «Den Hoek», vlak achter ons ouderlijk huis, lagen destijds «Suksesputten». Daar werd het Tisseltse kwaliteitsvlas geroot. En vlak erachter, naar 't Vierwinkel toe, waar de landerijen zich in volle breedte uitstrekten, lagen de vlasvelden van Joppe van de Zoon... Het waren geen échte, Westvlaamse velden, maar velden vol vlas ! Velden vol vlasbundels, die wij, in onze «onbeholpenheid», hielpen versjorren en versleuren...

Wanneer het avond werd en Joppe of Wiske van Schabber ons één frank in de pollen stopten, renden wij recht naar huis, waar vader ons vertelde over de Engelse schepen, die via het magazijn van Pol van Jan op de Westdijk, de ladingen vlas uit ons dorp weghaalden. Onder hen was er — aldus vader... — een «Vlaskapitein», die telkens hij het toenmalige sas van Tisselt binnenstevende, op het dek stond, met in zijn pollen, een met nikkele muntstukken gevulde kroes. Hij lokte de jeugd, die zijn Engelse woorden nabraakte, en wierp met de nodige zwier de vooraf verhitte geldstukken te grabbel. Dan volgde een trekken en sleuren voor Engelse sullen, onder het oog van die vooroorlogse «vlaskapitein»...

Die tijd is ver weg...

Suksesputten bestaan niet meer en Joppe van de Zoon deed niet lang in het vlas...

★ ★

Ik vertelde deze «historie», omdat ze zo'n beetje de sfeer tipeert, waarin wij opgroeiden.

Wij leerden, via gemoedelijke uren op de schoolbanken bij Meester De Wit, dat de genaamde Jozef Peeters tijdens de Boerenkrijg, een schip met krijgsvoorraad wist buit te maken te Tisselt. Dat Generaal Meinsveeg langs de vaart naar Willebroek oprukte. Dat Willem I, in 1827, weer langs die vaart, naar Willebroek trok, om er te dansen — ...of te zien dansen ? — op de gelegenhedsvloer, die er deskundig op de naast elkaar gelegde schuiten, getimmerd werd...

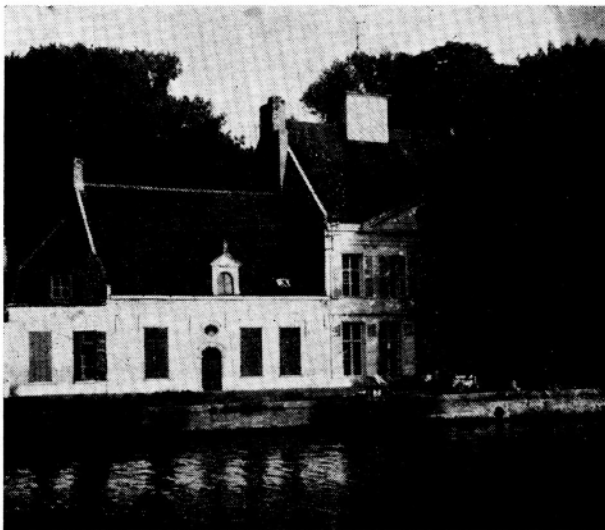
Later vernamen we dat bij het graven van de vaart in 1550, de ontwerpers een lichte bocht dienden te maken, om het Tisseltse dorpscentrum te vermijden. Normaal moesten ze er middendoor. Nog later, in 1553, werd het sas van Tisselt gebouwd. Toen dit klaar kwam, werd de Rupeldijk doorstoken. Al betekende 20 januari 1554, een rampdag voor het dorp. De dijken werden doorspoeld. Tientallen huizen werden vernietigd. Op 11 augustus 1555 werd het sas van Tisselt afgebroken en door een heel wat steviger vervangen. Ook al was, door de te geweldige stuwing van de watermassa van de

Rupel naar Tisselt, het dorp geregeld aan dijkbreuken blootgesteld. Een naam die ons hieromtrent herinnert is de aan de Oostzijde der vaart gelegen «Overloopstraat» (= overlopen, buiten haar oevers treden).

Kwam dan 14 april 1717, toen Peter de Grote, Tsaar van Rusland, naar het Sas van Tisselt kwam kijken...

De kronieken van toen beschrijven Peter «als hebbende een sterk veranderlijk karakter, een beetje overbeleefd, zeer matig, maar zeer nieuwsgierig. Men zegt dat hij Duits, Hollands, Latijns en een weinig Frans sprak. Het was een reuze man van 2,04 m groot». (Zijn schoenmaat hebben we niet teruggevonden) !

Heelwat interessante gegevens konfronteren ons met de vaart. Zo bijvoorbeeld de zilveren kelk, met het erin gegraveerde schip en het opschrift «Dono Senatus populus que Bruxellensis, 1735». Kelk die destijds, uit dankbaarheid, aan de Sint-Janskerk werd geschonken omdat de onderpastoor de zondagsmis pas dan begon, wanneer de reizigersschuit was binnengevaren.



Baeckelmanskasteel.

Deze reizigersschuit vinden we trouwens terug, in het tot verdwijnen gedoemde «Baeckelmanskasteel» aan de vaart.

Wij keken er gefascineerd, naar het simplistisch geborstelde doek, dat ons doet «zien», in de sfeer van die tijd, en dat ons het aanlegaventje voor roeiboten, die de vroegere bewoners van het kasteel gebruikten, om de overzijde der vaart te bereiken, grandioos doet hervinden.

Tisselt is totaal met de vaart vergroeid.

Met Tisselt Jaarmarkt brachten de dorpsfanfares uit Willebroek, Londerzeel, Blaasveld en Breendonk, er de zoetste muziek ten gehore, in het romantisch kader der vaart.

De herbergen hadden er tipische, aan de vaart herinnerende uithangborden, zoals «Bij Moeder Lambert» (naar de sleepboten in de vaart), «In Moscou» (d.i. verband het bezoek dat Peter de Grote aan het sas Tisselt bracht), e.a.

Speciaal waren de aan de vaart gelegen herbergen «Sint Sebastiaan» en... «Sint Sebaste-pol» ! Waaruit blijkt dat men in een handomdraai van een Russische stad een «heilige» stede dierf maken !

Een «spotten» dat bij de Tisselaar (sommigen zeggen «Tisseltenaar», al vinden wijzelf «Tisselaar» poëtischer en heelwat direkter !) altijd «in» is geweest.

Een «in»-zijn, dat zich uitte, in het spottend nabootsen van het dialect, dat zij meenden te horen, in de taal die de bewoners van Kapelle-op-den-Bos gebruikten :

*Geude mee
neu de vent
oem weuter ?
Jeu. Kem nog en bekke steun,
meu kzal toch meu meegeun !*

(Gaat ge mee naar de vaart om water ? Ja. Ik heb nog een beetje staan, maar ik zal toch maar meegaan !).

Wat genoeg was om de bewoners van Kapelle-op-den-Bos, omtrent het dialect van de Tisselaars, te doen zeggen :

*In Tisselt
over de beik
schiete de snotneuze
van achttien jaer
mee e flotgeweir !...*

Toen ik — in 1940 — acht werd, schoten de aftrekkende Belgische soldaten, de toenmalige klapbrug aan diggelen. Wat voor ons DE reden werd, om bij het te laat komen op school — ...al dan niet verantwoord ! — te zeggen, dat er weer boten waren in de vaart, en dat wij weer zoveel tijd verloren hadden, om via dat kleine veerbootje, te worden overgezet...

In 1950 werd dat veerbootje, door een grotere veerpont vervangen.

— 't Pont, zegde de volksmond.

— Het Pont, herhaalde de man, die Tisselts Milacblad illustreerde. Ook al moet iemand hem op DIE fout hebben gewezen, vermits de volgende nummers, allemaal als «De Pont» werden verstuurd. Dit uit het begin der vijftiger jaren daterende maandblad, verscheen op 135 exemplaren, waarvan er meer dan 30 gratis naar het soldatenfront werden verstuurd. De abonnementsprijs voor burgers bedroeg 50 fr. per jaar. Het blad bevatte artikels van Willem Verbrug-

gen (die voornamelijk over de oorlog 1914-18 schreef), Fons Vivijs, Maurice Van Praet, Jan Moeyersons, Frans Verest, Fons Van den Heuvel, E. De Win e.a. De genaamde Karel De Decker gebruikte het voor zijn «rijmproeven».

In 1968 was het «eindelijk» zo ver. De brug, waarover wij in 1951, in «De Pont» zeer smalend hadden geschreven :

*De hoogste brug, ter wereld ooit geboren,
Krijgt een merkwaardig stalen lijf beschoren.
Tachtig jaar zullen de werken duren,*

Achtduizend bruggenbouwers zal men sturen...

werd onder grote belangstelling, door Minister De Saeger opengesteld. Waardoor meteen de veerpont de geschiedenis werd ingestuurd. Ook al hadden de Tisselaars, op 24 juni 1968 — toevallig feestdag van Sint Baptist, patroon der parochie... — naast een in plastic verpakte rouwkrans, nagaande tekst op de pont achtergelaten. Tekst die Karel De Bont werd toegeschreven :

IM MEMORIAM.

Dankbetuiging aan onze dierbare afgestorvene.

Ongelooflijk ! Ondenkbaar ! Verschrikkelijk !

Dit heengaan van een zo toegewijde en trouwe vriend is werkelijk onvergetelijk. Na 28 lange jaren zegt hij Tisselt een eeuwig vaarwel. Met een weemoedig hart en een dooreengeschild gemoed nemen wij afscheid van iemand die ons elk uur, dag na dag, nacht na nacht heeft geholpen en bijgestaan. Wat zouden wij zonder U geweest zijn ! Een gescheiden gemeente, een volk zonder kultuur, m.a.w. hulpeloze wezens.

U, dierbare overledene, U was werkelijk een steun voor ons. U bracht liefde onder de mensen. Samen met U deelden wij vreugde en leed. Zovele uren hebben wij samen met U doorgebracht en kregen wij de kans de meest uiteenlopende gesprekken te voeren met onze medeburgers. Wij vonden het zo prettig samen met U te varen op het water, met U naar de scheepvaart te kijken en naar het dwarrelen van de honderden tolbriefjes. Naar U mogen wij opkijken ! Wij zijn fier op U ! Wij betreuren dat U van zo'n kleine aalmoes moest bestaan. Nu pas beseffen wij dat 10 centiem zo weinig was.

Wij betuigen dan ook een diep medevoelen met uwe naaste familieleden. We hopen van harte mekaar ooit nog weer te zien in de eeuwigheid.

Rust zacht, lieve vriend. Nooit zult U uit onze gedachten verdwijnen en nooit zullen wij vergeten dat U zoveel, zelfs het onmogelijke voor ons hebt gedaan.

Moge dit woord van dank een troost zijn voor allen.

Tisselt, 24 juni 1968.

Dit verhaal is het verhaal van mijn Vaartland. Mijn Vaartland, met zijn lijnvisseren, die zich onder de spitse benaming «Penneke Dop» groepeerden. Mijn Vaartland, met zijn opengereten dijken, waarover destijds de paarden draafden en de verliefden slenterden... Mijn Vaartland, waarvan de niet zo verre herinnering zegt, dat het eens een heel mooi land is geweest...

Karel DE DECKER

AGRARISCHE TOESTANDEN LANGS DE VAART

A. TISSELT

Oppervlakte : 824 ha - 2.850 inwoners.

In 1914 waren er \pm 80 landbouwers, nu 1973 nog 45. De vaart snijdt de gemeente in twee helften welke nagenoeg hetzelfde aantal inwoners tellen. De grond is zeer vruchtbaar. Men teelt er graan, aardappelen en zeer veel groenten als spruiten, bloemkolen, sla, spinazie, porrei en witloof. Dit laatste neemt elk jaar meer uitbreiding. Een vijftal tuiniers kweken in hun serren tomaten en sla, nadat ze er hun bloemkoolplanten in overwinterd hebben. Een paar van hen hebben een specialiteit in het kweken van angelieren en chrysanten.

De veestapel is nog goed bezet want de weiden leveren buitengewoon goed hooi voor de dieren.

Vroeger was Tisselt gekend voor zijn vlasnijverheid. N.B. - Tot in 1860 was er zelfs een jaarmarkt voor 't vlas. Oude rootputten bestaan nu nog als : «de wijmen», «het merkenzeel», «de briele» en «het moer».

In Tisselt waren er ook koetsers welke het gezwingeld vlas in hun dorp en in de omliggende gemeenten gingen opkopen. Ze leverden het dan aan Engelse kooplieden, welke meestal in gouden munt betaalden.

Na de oorlog 40-45 werd door de «Nationale Maatschappij van kleine landeigendom» een tuinwijk aangelegd op het vruchtbare akkerland in de wijk, het Vorselaar. De inwoners verzorgen er hun tuintjes zeer goed en ieder tracht zijn hofken nog mooier te maken dan dit van zijn gebuur. Een bijzondere vermelding verdient de heer Rits welke honderden soorten vetplanten bezit welke hij met grote vakkennis verzorgt.

B. WILLEBROEK

Oppervlakte : 1.020 ha en 16.125 inwoners.

In 1944 waren er \pm 20 landbouwers en 4 hoveniers, in 1972 nog 6 landbouwers en geen tuiniers meer.

Willebroek heeft een grote verscheidenheid in de samenstelling van zijn landbouwgrond. Zandgrond langsheen de steenweg naar Heindonk, ook zandgrond aan de grens met Blaasveld. De naam «het zavelland» zegt dit duidelijk genoeg. In de richting Heindonk - Boom hebben we het Willebroeks broek met zijn weiden en visputten. Dit gedeelte is nu grotelijks onteigend voor de aanleg van het recreatieoord «het Blaasvelds broek». Langsheen de grenzen met Ruisbroek en Breendonk zijn de gronden tamelijk vruchtbaar. Men wint er meestal graan, aardappelen en groenten. Vroeger ook vlas en suikerbieten.

De hoveniers van Willebroek kweekten veelal voor de markt van Mechelen, maar ze hadden zelf een winkel waar ze zeer veel groenten konden verkopen. Een van hen, Amelinckx, was specialist in bloemenkweek.

In de omtrek van de ammoniakfabriek hebben de bewoners veel last van uitlaatgassen, zodat ze in hun tuintjes geen of heel weinig groenten kunnen winnen.

Nu is Willebroek een nijverheidsgemeente en is de landbouwuitbating van geen belang meer.

Besluit :

In alle drie gemeenten ging het aantal landbouwers sterk achteruit. De kleine boeren gingen liever naar de fabriek werken met zijn grote daglonen. Ook het premiestelsel voor de geslachte koeien en de mogelijkheid om een vroeger pensioen te genieten deden velen de landbouwstiel vaarwel zeggen.

C. KAPELLE-OP-DEN-BOS

Oppervlakte : 483 ha - 4.953 inwoners.

Tot 1940 waren er \pm 50 inwoners welke aan land- en tuinbouw deden. Hiervan waren er een 20-tal welke verwarmde serren hadden. Hier teeltten ze aardbeien in pot. De oogst ging tot einde mei. Dan werden deze serren beplant met tomaten. Nu, in 1973, zijn het alleen tomaten en chrysanten welke men er aantreft. De gemeente heeft zeer vruchtbaar akkerland, voor tarwe, bieten, aardappelen; ook voor groenten als opina, raapselder en porei. De laatste jaren neemt de kweek van witloof grote uitbreiding. In 1973 mogen we het getal land- en tuinbouwers schatten op een 15-tal.

Door het verbreden van het zeekanaal, welke de gemeente middendoor snijdt, zal een merkbaar deel goede landbouwgrond onteigend worden, voornamelijk op de wijk «den Triest».

J. DE WIT

DE VERMAARDE ETERNIT - FABRIEKEN

De snelle aangroei en de hoge levensstandaard van onze Kapelse bevolking (in 1915 - 2.615 inwoners, enkele jaren na de oprichting der fabrieken 2.702 in 1930 of ruim 80 % meer dan in 1830 ; in 1947 reeds 3.306, in 1952 3.692 inwoners en in september 1964 telt men er reeds 4.458, niemand zal ons dienaangaande het tegenovergestelde beweren), is in grote mate te danken aan de uitbouw van de wereldvermaarde fabrieken N.V. ETERNIT.

In het jaar 1900 werd het merk «Eternit» voor het eerst gebruikt. De uitvinder, Louis Hatchek (Oostenrijker), kwam op het idee de roestende stalen bewapening van de tegels in gewapend beton te vervangen door buigzame asbestvezels die, dank zij hun minerale natuur, stevig en onverwoestbaar zijn. Die vezelachtige bewapening is inderdaad ongevoelig voor de weersinvloeden en kan in een geringere cementdikte worden verwerkt. Dit nieuw materiaal werd dan ook onmiddellijk gebruikt in de vorm van dichte platen en kunstleien voor daken en bekledingen, die zijn eerste toepassingen waren.

In 1905 werd het patent door de Naamloze Vennootschap «Eternit» die te Haren-bij-Brussel was gesticht, aangekocht en geëxploiteerd. De produktie die aanvankelijk 600.000 vierkante meter per jaar bedroeg, steeg tot 30.000.000 vierkante meter. Thans heeft het merk «Eternit» wereldfaam verworven. In sommige landen is het merk «Eternit» eigendom van aldaar gevestigde maatschappijen, die er eveneens de Hatchek-patent exploiteren. De Belgische Vennootschap is echter met haar zeer belangrijke installaties te Kapelle-op-den-Bos, nog steeds de machtigste en best ingerichte. Zij heeft trouwens op alle uitvoermarkten de eerste plaats veroverd.

De hoedanigheden van de «Eternit»-produkten, nl. onverslijtbaarheid, weerstandsvermogen, waterdichtheid, lichtheid, onrotbaarheid, onbrandbaarheid en ongevoeligheid aan elektrische invloeden, wettigen dus ten volle de naam die de uitvinder er heeft aan gegeven en de spreuk die hun faam bekrachtigt : «Eternit trotseert de tijd». Dank zij de kneedbaarheid van het asbestcement vóór de verharding, kan men speciale vormstukken voor de meest uiteenlopende doeleinden fabriceren.

Bovendien maakte de vooruitgang van het machinisme het mogelijk, geperste en naadloze buizen voort te brengen.

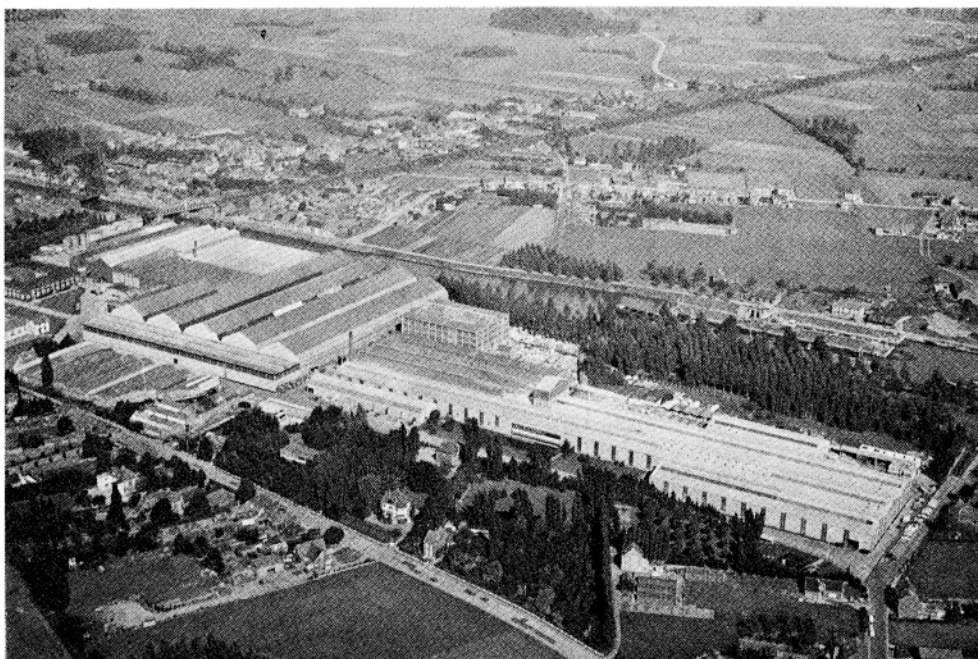
In 1924 werd een aanvang gemaakt met de bouwwerken. In dat zelfde jaar en ook begin 1925 werd Kapelle-op-den-Bos en ook de omgeving op stelten gezet, wanneer tweemaal tereke het ijzeren gebinte ingevolge stormweders uiteengerukt werd en als verwrongen en geplooid ijzerstaven aan de bouwwerken een echt zielig uitzicht gaven. Immers de fabrieken, die opgericht werden langs de oever van het zeekanaal Brussel-Rupel en tevens langs de spoorbaan Mechelen-Dendermonde stonden volledig blootgesteld aan de sterk overheersende westenwinden. Uiteindelijk in 1926 konden de eerste «Hollanders» in werking worden gesteld. Het vervaardigen van een papbrij samengesteld uit asbest en cement geschiedde in speciale kneed-

schillende afdelingen. De buizen-afdeling werd opgericht op het grondgebied van Tisselt (wijk Boester).

VOORNAAMSTE KENMERKEN

De produktie van de N.V. Eternit van Kapelle-op-den-Bos en Tisselt overtreft in ruime mate de behoefte van de binnenlandse markt, daar de zeer intense activiteit van de Belgische N.V. Eternit zich uitstrekt over de wereldmarkt van bouwprodukten.

De geografische ligging van de fabrieken, halfweg tussen Brussel en de haven van Antwerpen, bevordert eensdeels de bedeling op de binnenlandse markt en anderdeels de verzending naar overzeese landen.



Panorama : N.V. Eternit - Afdeling «platen».

machines, die men «Hollanders» noemde. Ruim een 600 werklieden en bedienden werden er tewerk gesteld. De gronden waarop het eerste gebouwencomplex opgericht werd, werden door de beheerraad gekocht, voornamelijk van de familie Goossens, een rijke familie uit de burgerij, wiens buitenverblijf in de Hogerij op 't grondgebied Ramsdonk stond, daar, waar nu de familie Van Schaftingen woont. Een tijd daarna kocht de firma het «Armenbos» dat Tisseltwaarts gelegen was, bos dat ook nog eigendom was geweest van het Kapels Armenbestuur. Het bos werd een jaar later volledig uitgekapt en alle afval der fabrieken werd er naartoe gevoerd; eerst met kar en paard, later met kamion. Door opeenvolgende uitbreidingen zijn er thans ver-

Daarom beschikken de fabrieken van Kapelle-op-den-Bos en Tisselt over het grootste potentieel aan machines ter wereld voor de fabricage van asbestcement-produkten. De totale oppervlakte van de nijverheidsinstallaties is 80 hectaren, waarvan 17 hectaren ingenomen worden door gebouwen. Het aantal personeelsleden dat werkzaam is in de fabrieken, bedraagt ruim 3.500 man.

De Platen-afdeling te Kapelle-op-den-Bos fabriceert vlakke en gegolfde platen en stukken van diverse vorm.

N.V. ETERNIT EMAILLE.

In de installaties van de N.V. Eternit Emaillé, gelegen naast die van de N.V. Eternit, Platen-

afdeling, worden decoratieve platen vervaardigd. Twee fabricagelijnen verzekeren er o.m. een jaarproductie van zowat 3.000.000 m² Glasal platen.

ENKELE CIJFERS

De totale jaarproductie van de fabrieken van Kapelle-op-den-Bos en Tisselt van asbestcement-producten bedraagt 500.000 ton.

Het elektrisch vermogen van de installaties bedraagt 9.000 K.V.A.

De reserve aan grondstoffen is opgeslagen in zeven cementsilo's van 1.800 ton elk. Deze silo's zijn voorzien van pneumatische geleiders voor het ruimen; drie Fuller-pompen met een uur-

vermogen van 150 ton zorgen voor de bevoorrading van de verscheidene fabricage-eenheden.

Er is ruimte voor 100.000 ton afgewerkte goederen te Kapelle-op-den-Bos en te Tisselt.

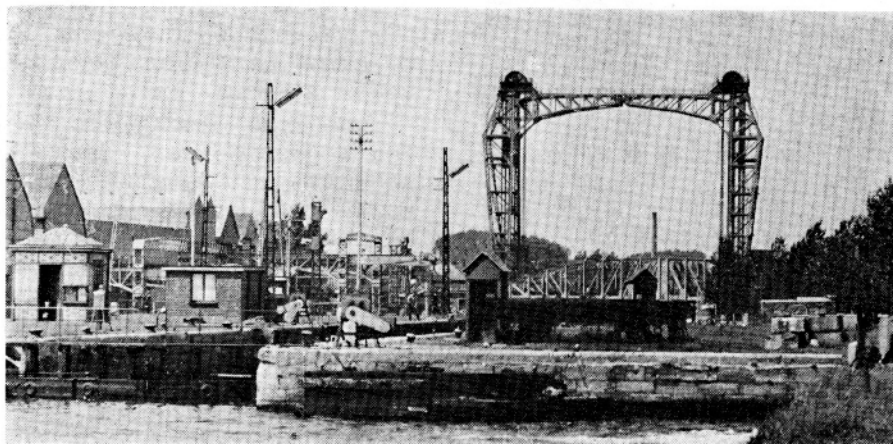
De gemiddelde dagelijkse verzending bedraagt 1.500 ton (600 ton per boot en 900 ton per vrachtauto).

De fabrieken van Tisselt fabriceren de buizen. Zes machines vervaardigen per jaar 120.000 ton drukbuizen.

Het voorraadpark is uitgerust met een portaalbrug met 60 meter draagwijdte en 350 meter loopruimte. Ze bestrijkt 2,1 hectare.

H. VAN DE VEN

Een praatje over : Schipmest, lossers, kazjoeberen en kooltjesziften



In 1973 ! Een typisch beeld ! Sluizen - Fabrieken - Diverse bruggen...

A. Schipmest - Lossers.

Kort na de eerste wereldoorlog werd het stadsvuil van Brussel en omgeving over een oppervlakte van verscheidene ha. gestort langs de beide oevers van het kanaal, meer bepaald tussen Humbeek en Tisselt. Langs de linker-oever gebeurde dit vanaf Humbeek over een oppervlakte van circa 20 ha, grotendeels gelegen op 't grondgebied van de gemeente Zemst. Tisseltwaarts trof men ook loskaaien aan op de wijk Triest (grondgebied Kapelle); eveneens langs de rechteroever (Westkant), voornamelijk: voorbij «Donkeren Ham» (Nieuwenrode); naast het gewezen «Armenbos» (huidig Sportcomplex) te Kapelle en verder vanaf «de Boester» (grondgebied Tisselt - later werd hier de Buizenafdeling van de N. M. Eternit opgericht) tot aan de

eerste huizenrij van de gemeente Tisselt. Ook trof men verder nog wel stortplaatsen aan op het grondgebied van de gemeenten Willebroek en Ruisbroek, doch deze namen niet zo'n grote ruimte en oppervlakte in dan de voornoemde.

Meestal met houten «bakjes», 90 tot 110 ton metende, werd de afval naar de losplaats gesleept. In de vroege ochtenduren begonnen de lossers met hun smerig werk. Gewoonlijk bestond een werkploeg uit zes kruiwagenvoerders en 6 laders. Ze werden per ton betaald. Zo verdienden die mannen voor het lossen van een groot schip 22,50 F. en voor een klein schip 17,50 F. Ook kreeg elke ploeg een liter jenever als toemaat. Als de hoeveelheid versterkend vocht niet volstond dan legde «de ploeg» samen (36 cent voor 1 fles) om een nieuwe liter van

dit goedje te kopen. Tijdens de zomermaanden werd dit versterkend goedje nog aangevuld met een halve hecto gerstenat.

Met brede viertanders werd de mest uit het ruim gestoken en de kruiwagens werden over smalle gangen, loopplanken geheten, naar de kade gevoerd. Omstreeks 1925 werden grijpkranen, gemonteerd op een drijvend vlot (pont) in gebruik genomen. Deze grijpers stortten de mest in «spoorwagonnetjes», die men gemakkelijk kon omkantelen, en die aldus het «slavenwerk» van de lossers uitermate verlichtten.

Hierbij mag wel worden aangestipt dat de «schipmestlossers» ook regelmatig opgetrommeld werden in de diverse gemeenten door handelaars in kolen en bouwmaterialen voor het «uitvoeren» of «uitdragen» van Boomse steen; Rijn- of Scheldezand, kalk, wit zand of



Kooltjes ziften... gewetensvol sorteren...

steenkolen. Dat was echt «beulenwerk». Doch de stakkers bleven het doen omdat zulk labeurwerk tamelijk goed betaald werd en ook omdat er niet zoveel werkgelegenheid was. Het waren trouwens meestal ongeschoolden, die dan daarbij in de meeste gevallen voor een kroostrijk gezin te zorgen hadden.

Dat stadsvuil, «schipmest» in de volksmond, had een zekere waarde voor de akkers en werd aan de boeren verkocht. Welstellende boeren kochten doorgaans een ganse lading en betaalden hiervoor de ronde som van 400 F. In de andere gevallen werd het vieze goedje in een 5-tal loten aangelegd om stuksgewijs te verkopen aan enkele keuterboertjes, die het dan met geleend of gehuurd gespan kwamen ophalen. De onbruikbare mest of afval werd aangewend om de lage gronden langs het kanaal op te hopen.

In elke gemeente werden de mestkaaien beheerd door een paar families. Voor Humbeek o.a. de families Puttemans en Van Moer; voor Kapelle: familie Persoons en voor Tisselt: E. Dons, A. De Wit en L. Cortebeek.

B. Het Kazjoeberen.

Vooraf bij het lossen trof men, met uitzondering van de zon- en feestdagen, en dit van bij het invallen van de duisternis, tijdens de werkdagen hele kladden mannen en vrouwen aan, voorzien van speciaal werkmateriaal, namelijk: een kleine «hak», een klein «gritselke», en eventueel ook een «slodderschip». Buiten de kolenresten, «Kèllekes» in de volksmond, werden vodden, beenderen, wit glad en inzonderheid alle mogelijke oude metalen gezocht en gekrabbt, in 't kort: «gekazjoeberd». Bij 't afsluiten van de «dagtaak» werd al de «waardevolle rommel» (en geloof me vrij: met een zeker vakmanschap) gesorteerd, in «vaderlanderkes» of «petattezakken» geschept of geborgen, en vervolgens naar huis gevoerd met de klassieke kruiwagen. Om eventuele disputen of conflicten met de opkopers te voorkomen, werden de oude vodden en lompen gedurende enkele dagen nog te drogen gehangen of gelegd, dit naar gelang de mogelijkheden, om alles nog eens goed te laten «uit te luchten»; wat dan natuurlijk ook weer in zich sloot dat het geluchte in sommige wijken van de meeste vaartgemeenten toen reeds duchtig bezoedeld werd door echt onsmakelijke geuren, beter gezegd: wansmakelijke stanken...

Tijdens de verlofdagen, en ook op de vrije zaterdagmiddagen, krioelde het op de onderscheidene «stetten» van «uitgelaten» jongens en meisjes. Immers: oude pillampen; ijzeren sigarettendoosjes; onderdelen van soldatenuitrustingen als: koperen knopen; gasmaskers; helmen en wat al meer, waren bij de jongens zeer in trek, wijl bij de meisjes meer de voorkeur ging naar «peirels» pottetekens en pannenkens van diverse vorm en aard...

Wanneer er omstreeks 1924 meer werkgelegenheid en ook meer welstand onder onze mensen kwam, bleven in zekere mate de stortplaatsen verlaten en onaangeroerd. Deze werden geleidelijkwijze op sommige plaatsen voor de landbouw of nijverheid ingeschakeld, wijl anderen voor bosaanplantingen in aanmerking kwamen, tot... 1940-1945, met hun tekort aan voedsel, klederen en... brandstof inzonderheid, enkele vernuftigen op het idee bracht de vroegere, verlaten stortplaatsen nog eens grondig om te woelen en uit te «putten» op zoek naar kolenresten...

C. «Koilkjes ziften».

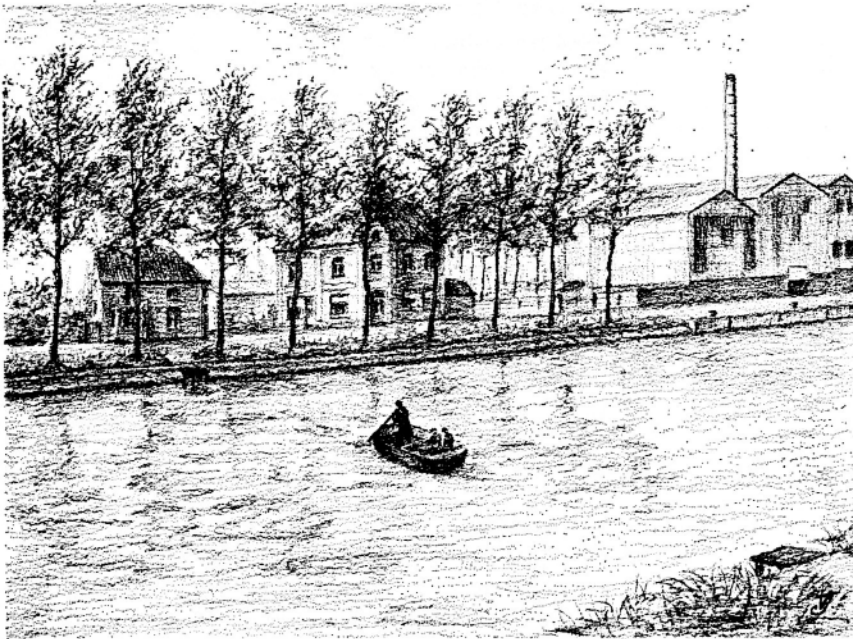
Hun inspanningen werden met succès bekroond. Weldra vonden die eerste «zwart-goudzoekers» overal volgelingen. Hun aantal vermeerderde dag na dag en het werd tenslotte een echte «rush» naar de verhoopde brandstof.

Zo groot was de toeloop dat op zekere dagen meer dan 2.500 ticketten afgeleverd werden om

met de veerpont, hetzij te Humbeek, Kapelle en Tisselt, over de vaart gebracht te worden. Er kwamen niet alleen honderden «zifters» uit de omliggende dorpen, maar zelfs uit de omgeving van het Dendermondse. Elke dag werden er nieuwe «concessies» ontgonnen.

Alle mogelijke vervoermiddelen werden gebruikt om de «Koilkas» van de mijn naar de begane weg te brengen : kruiwagens ; stootkarren ; kinderwagens ; ook bespannen boerenkarren, doch vooral diverse fietsen, en dan nog meestal uitgerust op blote velgen.

De nodige werktuigen beperkten zich tot een schop, een houweel of «pioche» en natuurlijk een «zift» (zeef), die de vorm had van een draagberrie, zodat deze gemakkelijkshalve door twee personen kon gehanteerd worden.



Nabij de huidige N.V. Eternit (afdeling buizen). - De romantische «overzetsdienst» (verbinding : Triest-Boester), met de gewezen stortplaatsen in de onmiddellijke nabijheid, roepen bij de ouderen nog heel wat herinneringen uit het verleden op...

Het ruwe erts werd in de zeef gebracht met een «schip» en dan maar ziften tot er in de zeef $\pm 20\%$ overbleef van de oorspronkelijke massa. Deze resten bevatte naast ± 50 «koilkas», verder nog allerlei afgedankte voorwerpen, alsmede glasscherven en diverse steenresten. Na 't gebruikelijke «assortiment» werden de «koilkas» in zakken gegoten. Op die wijze kon een ervaren «zifter» tot 300 kg. per dag verzamelen.

Het spreekt vanzelf dat het ontgonnen produkt niet van prima-kwaliteit was. 't Waren natuurlijk geen «vette kolen», noch antraciet... maar ze brandden... Ze gaven zelfs veel warmte. Er was echter wel een keerzijde aan de medaille. Men diende onophoudend klaar te staan om de ineengekoekte brandstof of «singels» tijdig uit de kachel te halen, opdat het

vuur niet zou doven. Aldus werden ook «stoofpotten» (kachelpotten) bij hopen kapotgebrand. Maar ja, men kon koken... en men kon zich warmen.

De stortplaatsen langs de vaart, zijn voor de meeste kanaalbewoners en ook voor velen, zowel uit de nabije als uit de meer-verwijderde omgeving, tijdens de bittere oorlogsjaren, een zekere zegen geweest. Wie handen aan zijn lijf had, moest geen koude lijden. In die periode voelde zich niemand de meerdere van de andere, iedereen was gelijk voor de «oorlogswet». Wie zich wilde warmen, moest maar gaan ziften. Zo stond haast dagelijks rijk en arm naast mekaar, met hetzelfde gereedschap... in dezelfde aangepaste kleding... en met dezelfde betrachtning...

De handelsgeest van sommigen enerzijds en de nood van onze mensen anderzijds hadden voor gevolg dat dit «zwarte goud» weldra een zakenwereldje op zich zelf werd. Immers, als men bedenkt dat een arbeider toen plus of minus 50 F. verdiende, en zoals hogere gezegd, een «handige» en «ervaren» zifter 300 kg. kooltjes kon ontginnen, en deze tegen 1 F. per kg. aan de meer-welgestelden kon verkopen, dan valt het niet te betwijfelen dat er door sommige «grossiers» en «semi-grossiers» heel wat grof geld kon verdiend worden.

Na 't beëindigen der vijandelijkheden bleven de «stortplaatsen» verlaten. Gedurende ettelijke jaren daarna boden ze nog een trieste aanblik : niets dan putten en hopen, net alsof duizenden obussen er ontploft waren... en dit op de

meeste plaatsen, dit alles nog overwoekerd door allerlei onkruid en wilde gewassen. Ook deze beelden blijven bij de meeste van onze vaartbewoners slechts in herinnering voortleven...

DE KOOLTJES MARCHE

(humoristisch, en volks kluchtlied van het stort)
Woorden en muziek van wijlen Ed. Van den Eede uit Malderen, bijgenaamd: «Warreke van Amerika»

Als er niets meer is in huis
Noch geen kolen, noch geen gruis,
Ge zijt voorwaar niet goed gestemd
Als het schouwken niet meer rookt
Als het potje niet meer kookt
Verkeert ge waarlijk in ellend.
Vriest het tussen man en vrouw
Als ge bibbert van de kou
Dan zijt ge arm, al hebt ge geld
Er kan dan nog middel zijn
Luister dan naar mijn refrein
En zing met mij in melodij: ha, ha, ha.

REFREIN.

Allen, naar die plein
Vooruit met volle krachten
Per velo of met den trein
Gaan zuften of gaan kolen vrachten
Oud en jong die wilt er zijn
Ook zij die vroeger lachten
Arm, ook rijk en middenstand
Die gaan naar 't stort, naar 't kooltjesland.
't Stort dat is van Pier en Jan
Van iedereen in het publiek
Snugger snops of trulleman
Nonkel Pé en tante Trien
Zijn daar ook met hun machien
Als ge dat ziet dat is komiek
Liedjeszanger, akrobaat
Muzikanten van de straat
Die spelen daar een raar muziek
Ook de meisjes pront en net
Met een broek aan en een pet
Zuften geland en 't broeksken spant: ha, ha, ha.
Zwart van haar en zwart van huis
Zwarte voeten, zwarte snuit
Op stort zijt ge dat rap gewend
Zwarte benen, zwarte knie'n
Zwart ook waar ge 't niet kunt zien
Op stort daar is ook reglement
Zwart van honger, zwart van dorst
Zwarte koffie, zwart van korst
Da's ook gebeurd op die moment
Zwart, zo zwart als piet in 't schouw
Liever zwart als grote kou
Zwart is geen schand op kooltjesland: ha, ha, ha.
Een mokken die aan 't ziften was
Met ne pé van nooit van pas
Ze was in 't geheel niet wel gezind
Dat met mij zou beter gaan
Ze keek mij aan dat stortig kind

Zwart van ogen, roden snoes
'k Déé die juffer ras verstaan
Half mol, half poes.
Ze volgde mij ook rap gezwind
En ze zei aan mij heel zacht:
Met u zuft ik dag en nacht
't Was gauw verklapt... ne mol gepakt: ha, ha, ha.
Lest zat er ne klant van Gutt
's Morgens vroeg in mijnen put
'k Zeg hebt ge u niet getrompeerd
En die vent maakte lawaaid
'k Kom ook zuften voor 't profijt
Die Gutt die heeft me gearrangeerd
Vijf maal honderdduizend frank
Zijn gaan vliegen naar de bank
Die Gutt heeft mij geruineerd
'k Zeg gaat verder kameraad
Spoed u of 't is weer te laat
En dien Pé... deed wa'k hem zéé: ha, ha, ha.
Kooltjes zuften is ne pak
Niet te traag of niet te rap
Moet zijn normaal en ook serieus
Stenen bijdoen overhoop
Kooltjes zuften op den koop
Dat is terreblement affreus
Kooltjes pikken met de nacht
Da's dieverij, da's krapuleus
't Zij bij dag of 't zij bij nacht
Van ne zufter mee
Nooit: 't zij oorlog of 't zij vree
Eerlijk bij de hand... op 't kooltjesland.

SLOTREFREIN

Nu den oorlog is gedaan
Nu komen er betere tijden
Ieder trekt zijn schortjen aan
Niet zij die ons kastijden
Wat gebeurd is in Gods naam
Na lijden komt verblijden
Nooit meer oorlog, gene kouw,
En brokken vliegen los door 't schouw.

Uit de revue «NAAR 'T STEUT», die na de oorlog te Humbeek opgevoerd werd, ontlenen we volgend liedje (wijze: «Daar bij die molen»)
... Er kwamen heren met een pit
En mademoisellekes fijn
Om enkele kilo's antraciet
Van de Humbeekse mijn.
Ochot, ochot, gij Brusseleer
Wat is 't ne vieze tijd
Ne frank en g'hebt ne kilo weer
Van uwe vuiligheid...

REFREIN:

Op 't steut van Humbeek
Dat mooie Humbeek
Daar is gewis 's lands beste kolenmijn
Op 't steut van Humbeek
Dat mooie Humbeek
Och ja, waar kunnen we ergens beter zijn.

H. VAN DE VEN.

OMTRENT Dr JOZEF WEYNS, FEESTREDENAAR TIJDENS DE «VAARTTENTONSTELLING»

De naam van Dr Jozef Weyns (Heist-op-den-Berg, 4 april 1913) zal verbonden blijven aan het Vlaamse openluchtmuseum te Bokrijk, waarvan hij, in opdracht van de Limburgse provincie-overheid, de deskundige ontwerper en bouwer, tevens de geestdriftige propagandist is geweest. Aan de universiteit te Gent promoveerde hij in 1946 tot doctor in de kunstgeschiedenis en de oudheidkunde, op een proefschrift over Afrikaanse kunst. Intussen was hij meer en meer belangstelling gaan tonen voor onze eigen volkskunde en hij werd de Vlaamse specialist voor de hoevebouw en de stoffelijke volkskultuur. Schreef bij de 400 bijdragen over Afrikaanse kunst, heemkunde, volkskunde, hoevebouw en huisraad. Bovendien praktisch aangelegd, bouwde hij in 1951 naar eigen ontwerp en, in de delikate biezonderheden, ook met eigen hand, een merkwaardig landhuis in Kempische streekstijl, op de grens van Heist-op-den-Berg en Beerzel, en schreef daarover een spannend boek «Het verhaal van ons huis». Eerst verbonden aan het museum te Tervuren en aan de koninklijke musea van het Jubelpark te Brussel, werd hij in 1953 door het provinciebestuur van Limburg belast met de leiding van het openluchtmuseum te Bokrijk. Hij is er thans konservator. Is voorzitter van het (Vlaamse) Verbond voor Heemkunde en lid van de Koninklijke Commissie voor Volkskunde.

WERK VAN ONZE LEDEN

Van Hendrik Van de Ven verscheen zopas het boeiend heemboek over zijn geboortedorp : «**Kapelle-op-den-Bos, vroeger en nu**». Met inleiding van Karel De Decker, 470 bladzijden (met 145 illustraties en kaarten), gebonden. Te bestellen bij Hendrik Van de Ven, Westdijk 21, 2920 Kapelle-op-den-Bos, tegen betaling van 490 fr. op Kredietbank Kapelle-op-den-Bos Nr 356/7/10306.

Bij Heidelberg-Orbis te Hasselt verscheen de Vlaamse Pocket nr 259 «**Slalom van de Vlaamse humor**» van Karel De Decker. Met een verhelderende inleiding omtrent de geschiedenis van de kartoën in Vlaanderen. 134 bladzijden, 45 fr. Verkrijgbaar in elke erkende boekhandel.

Hendrik Van de Ven schreef over de **Letterkundige Kan. Jaak Muyldermans** een zeer degelijke, rijk gestoffeerde studie. Met een ten geleide van P. Jan Goossens. 80 bladzijden. Verkrijgbaar na storting van 150 fr. op Kredietbank (Kapelle-op-den-Bos) Nr 356/7/10306.

ONZE LEDEN AKTIEF

De Zandtapijten te Hekelgem, die 100 jaar terug hun ontstaan hebben gevonden in het strooien van heemkundige motieven in heel wat huizen in Vlaanderen, mogen zich tijdens de komende Sinksendagen in een nationale belangstelling verheugen. Op zaterdag 9 juni te 19 uur worden de festiviteiten aldaar, met een retrospectieve tentoonstelling in het Parochiecentrum ingezet. Aan Karel De Decker werd gevraagd de feestrede te houden.

WANDELEN IN HET BROEK

Zondag 20 mei om 14 uur wandelt de Heemkundige Kring van het Vaartland, onder deskundige leiding, door het natuurgebied van Het Broek. Bijeenkomst om 14 uur aan het Kapelleke van O.L.Vrouw van Veertienbunder, Broekstraat te Blaasveld. Einde van de wandeling omstreeks 18 uur. Iedereen is welkom. Verdere inlichtingen worden U graag verstrekt door onze penningmeester, Jules Scheers, Mechelse Steenweg 315, 2662 Blaasveld.

'T VAARTLAND

Driemaandelijks tijdschrift van de Heemkundige Kring van het Vaartland, v.z.w. Jaarabonnement : 150 fr. Over te schrijven op postrekening nr 5293.94 van Karel De Decker, Vaartstraat 19, 2660 Willebroek. Alle korrespondentie omtrent het blad is te richten aan Karel De Decker, Redaktiesekretaris, Vaartstraat 19, 2660 te Willebroek.

Prijs van dit «Vaartnummer» : 50 fr.

WIJ DANKEN

heel oprecht, voor het in bruikleen geven van cliché's : medelid Hendrik Van de Ven, de Toeristische Federatie der Provincie Antwerpen, de Vlaamse Toeristenbond, de papierfabriek De Naeyer te Willebroek, alsmede de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen te Brussel.

