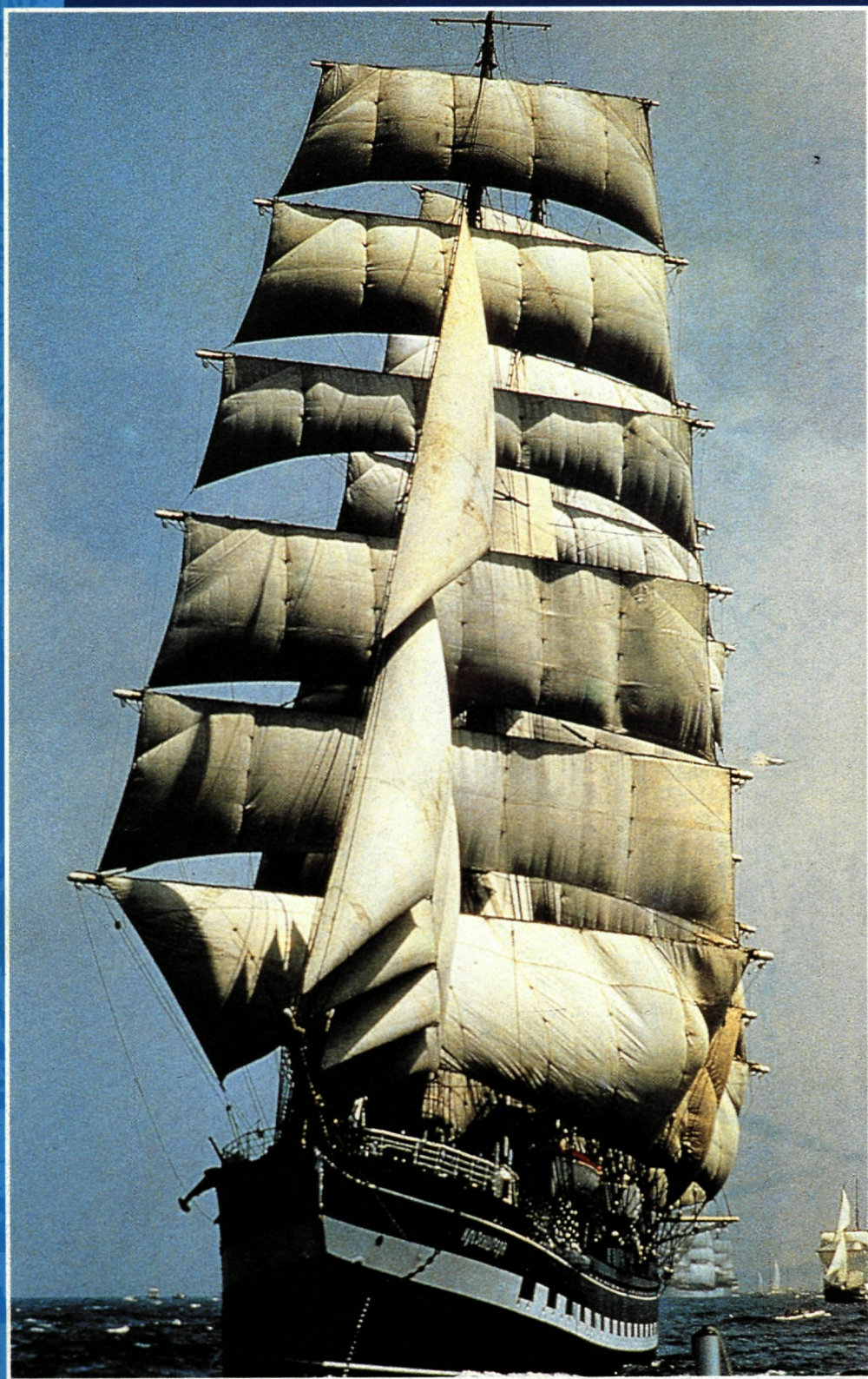
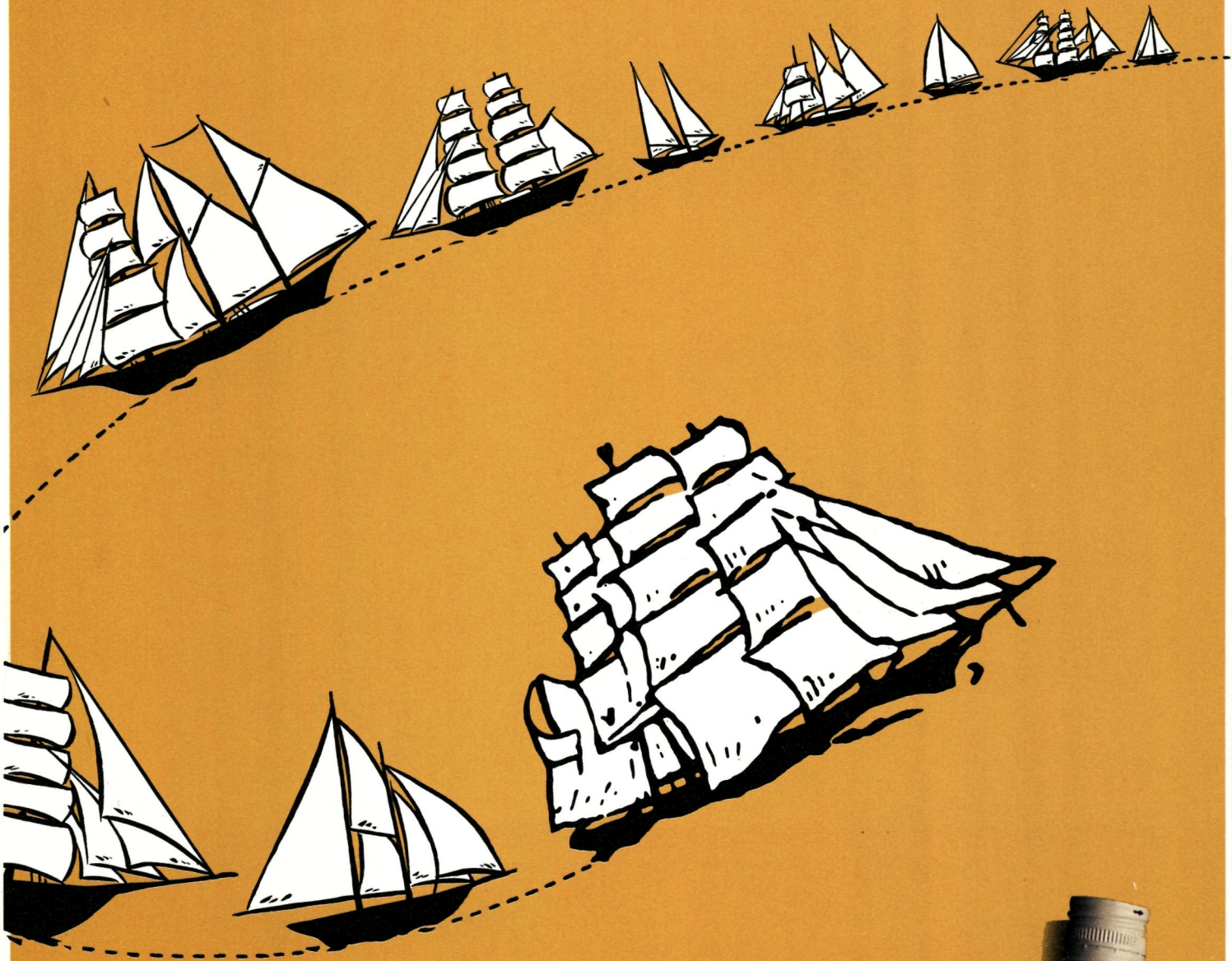


95
ZB
1895 1995

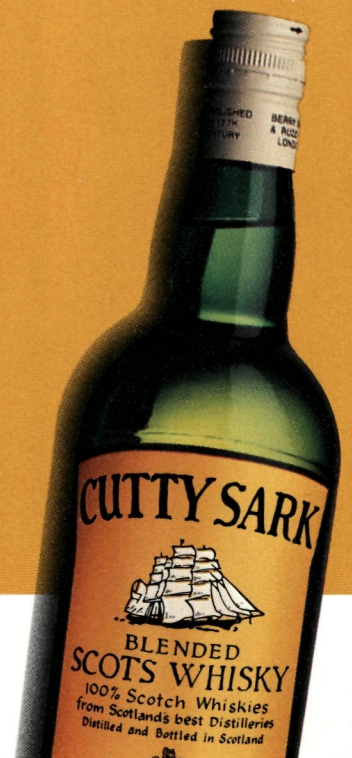
16-20 augustus 1995



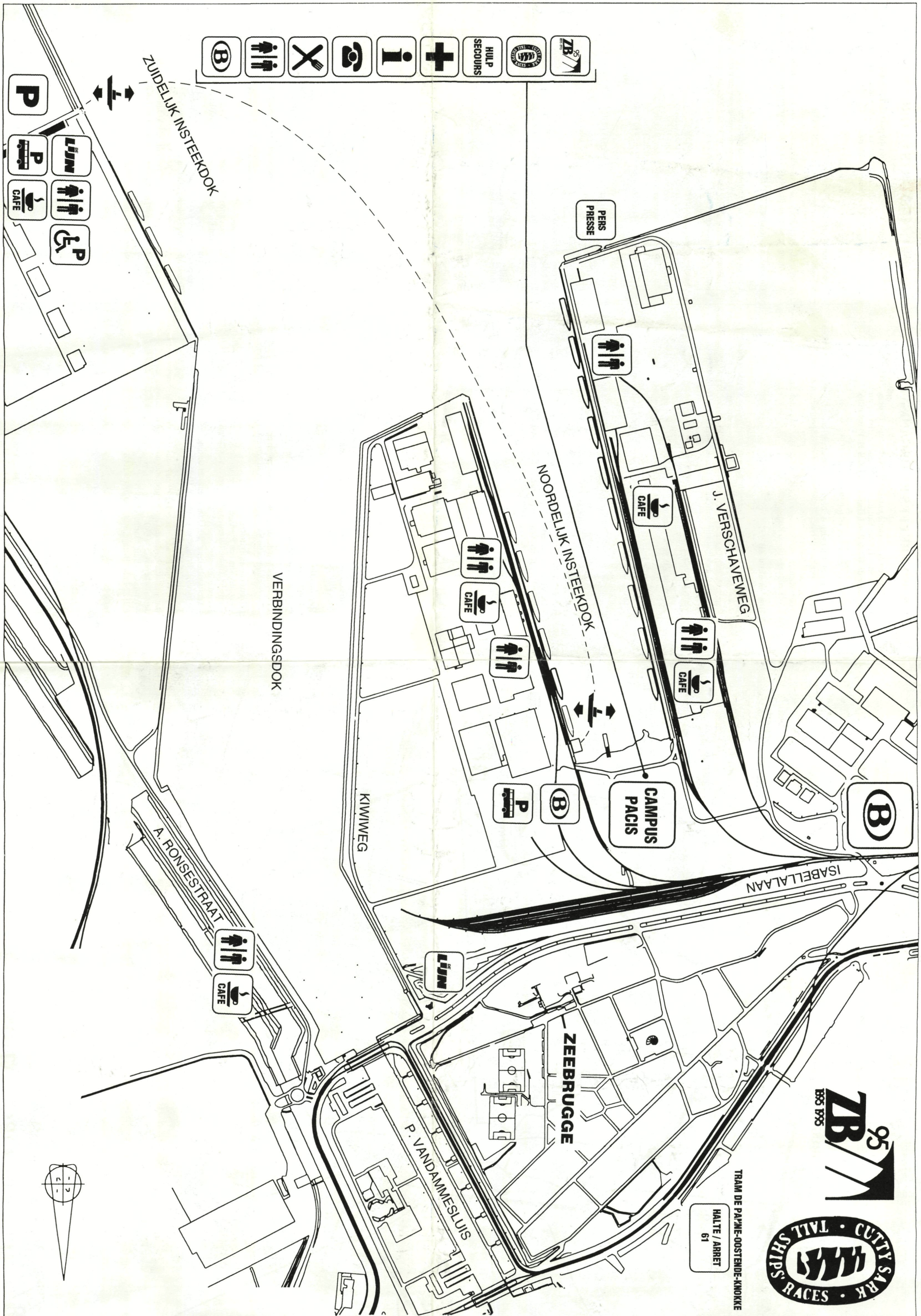
Programma: 250 fr.



THE CUTTY SARK SUMMER PARADE.



ZEEBRUGGE 95 · 16-20/08



-
-
-
-
-
-
-
-

ZUIDELIJK INSTEKDOK

NORDELIJK INSTEKDOK

VERBINDINGSDOK

A. RONSESTRAAT

KIWIWEG

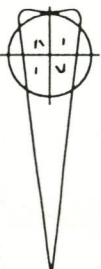
ISABELLALAAN

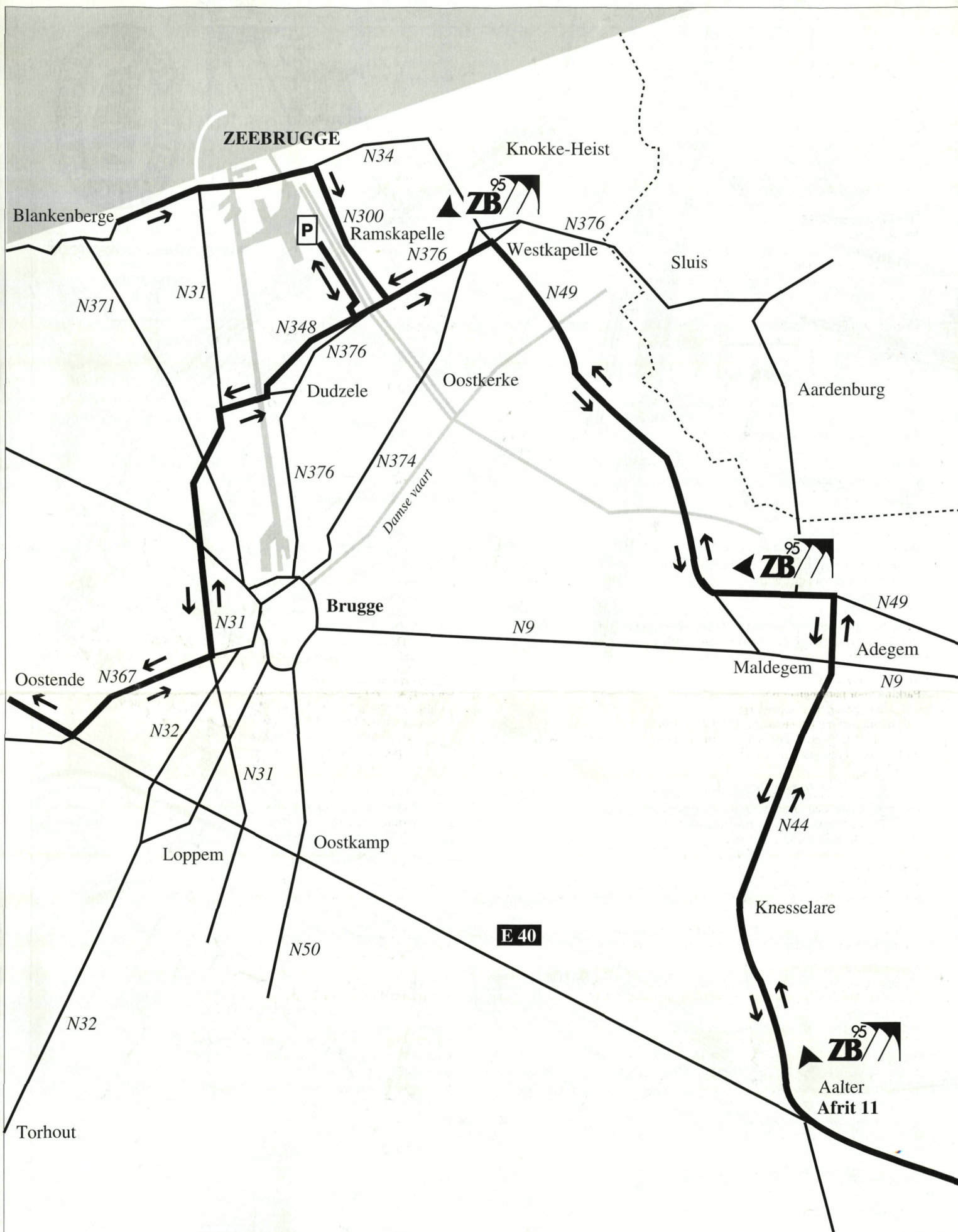
P. VANDAMMESLUIS

ZEEBRUGGE

TRAM DE PAPPE-OOSTENDE-KNOOKE

HALTE / ARRET
61





95 ZB VERKEERSPLAN
PLAN DE CIRCULATION

ZB'95 VERKEERS EN ORGANISATIEPLAN

ZB'95 is een organisatie van het Havenbestuur Brugge-Zeebrugge, met de medewerking van de stad Brugge en diverse andere instanties, en onder de Hoge Bescherming van Z.K.H. Prins Filip.

ZB'95 gaat door van 16 tot 20 augustus 1995.

De organisatoren raden de bezoekers aan zoveel mogelijk gebruik te maken van het openbaar vervoer. Zowel de Belgische Spoorwegen als De Lijn voorzien speciale evententickets aan gunstprijzen. Voor wie toch met de wagen komt, is er een parking voor 20.000 auto's voorzien langs de A. Ronsestraat.

Hoe bereikt u ZB'95?

Met de trein

Een tijdelijk station werd ingericht nabij de aanlegplaats van de zeilschepen. – speciale "evententickets" vanuit elk Belgisch station – speciale treinen station "Brugge"-ZB'95 (op 100m van de aanlegplaats van de zeilschepen) om het halfuur in beide richtingen, van 16.08.95 tot en met 20.08.95.

Vertrek Brugge:	eerste rit	08.55u
	laatste rit	21.55u (16.55u op 20.08)
Aankomst ZB'95:	eerste rit	09.17u
	laatste rit	22.19u (17.19u op 20.08)
Vertrek ZB'95:	eerste rit	09.23u
	laatste rit	22.23u (23.00u en 23.23u op 19.08, 17.23u op 20.08)
Aankomst Brugge:	eerste rit	09.45u
	laatste rit	22.45u (23.23u en 23.45u op 19.08, 17.45u op 20.08)

Prijs: 50F per persoon Brugge-ZB'95 heen en terug
Info: 050/38.23.82.

Met DE LIJN

– De Vlaamse Kusttram
Om de 10 minuten vanuit Oostende of Knokke naar ZB'95
– Afstappen aan halte Zeebrugge Kerk, (halte 61)
– Speciaal "evenementenbiljet"
– Kinderen tot 6 jaar gratis.
Info: 059/56.23.53.
Een pendelbus van De Lijn brengt de bezoekers van de centrale parking (A. Ronsestraat) naar de aanlegplaatsen van de schepen en terug.
Prijs: 50F per persoon voor een ganse dag.

Met privé-vervoer

Parking voor personenauto's
– Speciale gehandicaptenparking
– Centrale parking (capaciteit: 20.000 voertuigen)
Dagtarief: 100F voor wagens tot 4,80m lang
350F voor wagens langer dan 4,80m.

Overzetboot

De rederij "Flandria" legt een overzetboot in die de bezoekers van de centrale parking naar de kaai tussen de zeilschepen brengt en terug.
Vertrek: om de 20 minuten in beide richtingen.
Prijs: 30F per persoon heen en terug.

Restauratie

– Cutty Sark Scots Whisky heeft zijn eigen openbare bar in het hart van het evenement, nabij de VIP-village. Cutty Sark biedt daar zijn whisky te koop aan.
– De "cafés" op de kaaien verkopen dranken en belegde broodjes.
– De restauranttent biedt een keuze van gerechten aan tegen 450F per menu.

Bijzondere activiteiten

– Repliek van een Portugees karveel uit de XVe eeuw "Boa Esperança" Komvest, Baron Ruzettepark, Brugge, van 28 juli tot 8 augustus
Toegang: gratis.
– Tentoonstelling "100 Jaar Zeehaven Brugge" Beurshalle, Brugge van 8 juli tot 10 september
Toegang: 150F.
– "De Grote Parade", zaterdag 19 augustus, 16.00u Markt, Brugge + stoet te water naar achterhaven Zeebrugge, met aansluitend vuurwerk nabij de zeilschepen (22.00u).
– Tentoonstelling Marineschilders BBL, Markt, Brugge, van 7 augustus tot 8 september.

Info:

MBZ, L. Coiseaukaai 2, 8000 Brugge
Telefoon ZB'95: 050/44.42.29, 050/34.85.84
Telefax MBZ: 050/44.42.24

Hulpdiensten

Algemeen nummer:	100
Politie:	101
Politie Brugge:	33.77.33
Rijkswacht Brugge:	44.72.11
Rijkswacht Zeebrugge:	54.42.42

ZB'95: TRANSPORTS ET ORGANISATION

ZB'95 est organisé par la Direction du port de Bruges-Zeebrugge en collaboration avec la ville de Bruges et d'autres instances et sous le Haut Patronage de S.A.R. le Prince Philippe.

ZB'95 se tiendra du 16 au 20 août 1995.

Les organisateurs conseillent aux visiteurs d'utiliser dans la mesure du possible les transports en commun. Tant la S.N.C.B. que la société De Lijn ont prévu à l'occasion de la manifestation des tickets spéciaux qu'ils proposeront à des tarifs avantageux. Si vous désirez néanmoins vous rendre à ZB'95 en voiture, un parking de 20.000 places a été prévu le long de la A. Ronsestraat.

Comment se rendre à ZB'95?

En train

Une gare provisoire a été aménagée à proximité du quai des voiliers. – tickets spéciaux au départ de n'importe quelle gare du pays – trains spéciaux gare de "Bruges" – ZB'95 (à 100m du quai des voiliers) toutes les demi-heures dans les deux directions, du 16/08/95 au 20/08/95 inclus.

Départ Bruges:	premier train	08h55
	dernier train	21h55 (16h55 le 20/08)
Arrivée ZB'95:	premier train	09h17
	dernier train	22h19 (17h19 le 20/08)
Départ ZB'95:	premier train	09h23
	dernier train	22h23 (23h00 et 23h23 le 19/08, 17h23 le 20/08)
Arrivée Bruges:	premier train	09h45
	dernier train	22h45 (23h23 et 23h45 le 19/08, 17h45 le 20/08)

Prijs: 50 BEF personne, Bruges-ZB'95 aller-retour
Info: 050/38.23.82.

Avec les transports vicinaux

– Le tram de la Côte
Trams toutes les dix minutes au départ d'Ostende ou de Knokke à destination de ZB'95
– Descendre à l'arrêt Zeebrugge Kerk, (arrêt 61)
– Billet spécial pour l'événement
– Billet gratuit pour les enfants jusqu'à 6 ans.
Info: 059/56.23.53.
Un bus "De Lijn" fera la navette entre le parking central (A. Ronsestraat) et les quais des voiliers. Prix: 50 BEF par personne pour toute la journée.

Transport privé

Un parking a été prévu pour accueillir vos voitures
– Parking spécial pour les véhicules des personnes handicapées
– Parking central (capacité: 20.000 places)
Tarif jour: 100 BEF pour les voitures longues de 4,80m au plus
350 BEF pour les voitures longues de plus 4,80m.

Bac

La société d'armateurs "Flandria" mettra en service un bac qui assurera la liaison entre le parking central et le quai en louvoyant parmi les voiliers.
Départ: toutes les 20 minutes dans les deux directions.
Prix: 30 BEF par personne aller-retour.

Restauration:

– La société Cutty Sark Scots Whisky aménagera son propre bar en plein air au coeur de l'événement, non loin du village VIP. Cutty Sark y vendra son whisky.
– Les cafés situés en bordure des quais proposeront des boissons et des petits pains garnis.
– Le chapiteau-restaurant proposera un choix de plats à 450 BEF le menu.

Activités spéciales

– Réplique d'une caravelle portugaise du XVe siècle, la "Boa Esperança" Komvest, Baron Ruzettepark, Bruges, du 28 juillet au 8 août
Entrée gratuite.
– Exposition "Les 100 ans du port maritime de Bruges" Beurshalle, Bruges, du 8 juillet au 10 septembre
Entrée: 150 BEF.
– "La Grande Parade", samedi 19 août, 16h00 Markt, Bruges + cortège sur l'eau vers l'arrière-port de Zeebrugge suivi d'un feu d'artifice près des voiliers (22h00).
– Exposition: Les peintres de marines BBL, Markt, Bruges, du 7 août au 8 septembre.

Info:

MBZ, L. Coiseaukaai 2, 8000 Bruges
Téléphone ZB'95: 050/44.42.29, 050/34.85.84 – Fax MBZ: 050/44.42.24

Services de secours:

Numéro général:	100
Police:	101
Police de Bruges:	33.77.33
Gendarmerie de Bruges:	44.72.11
Gendarmerie de Zeebrugge:	54.42.42



Palais de Bruxelles

Prins Filip

In de eerste plaats hou ik eraan de stad Brugge en de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen van harte geluk te wensen met de 100ste verjaardag van de haven van Zeebrugge.

Dit eeuwfeest wordt bijzonderlijk opgeluisterd door de kleurrijke vloot van de "Cutty Sark Tall Ships' Race" die in onze moderne haven aan de Noordzee zal afmeren.

Ik verleen dan ook met groot genoegen mijn Hoge Bescherming aan deze "Zeebrugge '95" vieringen.

Ik heet deze internationale vloot van harte welkom in ons land.

Ik ben ervan overtuigd dat de scheepskapiteins en de bemanningen hier zeer goed zullen worden ontvangen. De maritieme geschiedenis van Brugge en de bekende gastrijheid van haar bevolking staan hiervoor borg.

Als laatste wil ik eraan toevoegen dat handel en zeevaart wederzijds respect impliceren tussen mensen, tussen werknemers en ondernemers, tussen volkeren en culturen.

Deze eeuwfeesten zullen dus bijdragen tot een meer harmonieuze verstandhouding in de wereld.



Palais de Bruxelles

Le Prince Philippe

En premier lieu, je tiens à féliciter de tout cœur la ville de Bruges et la "Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen" à l'occasion de ce premier centenaire du port de Zeebrugge.



Cette fête du centenaire est spécialement rehaussée par la flotte aux multiples couleurs de la "Cutty Sark Tall Ships' Race" qui fera relâche dans notre port moderne de la mer du Nord.

J'accorde donc volontiers mon Haut Patronage à la célébration de "Zeebrugge '95".

Je souhaite chaleureusement la bienvenue dans notre pays à cette flotte internationale.

Je suis convaincu que les capitaines et les équipages y seront très bien accueillis. Le passé maritime de Bruges et l'hospitalité tant appréciée de sa population en sont de sûrs garants.

En guise de brève conclusion, je tiens à souligner que le commerce et la navigation impliquent le respect réciproque entre les hommes, entre les travailleurs et les entrepreneurs, entre les peuples et les cultures.

Ces fêtes du centenaire contribueront donc à une entente plus harmonieuse de par le monde.

Prins Filip
van België
Le Prince Philippe
de Belgique



Dagje uit,
laat je rijden.

FCA/BMZ

Met de B-Dagtrips van de Belgische Spoorwegen komt er geen eind aan 't plezier. Met deze formule betaalt u slechts één keer: de treinreis heen en terug, toegang tot de attractie en in de meeste gevallen het eventueel aanvullend vervoer per tram, bus of metro. De korting is reeds inbegrepen. Stap in de trein en vertrek naar een dierenpark, een



pretpark, een museum, op stadsbezoek, voor een leuke boottocht of om te sporten...

Files? Die raast u lekker voorbij. En de prijs? Daar blijft u zeker niet voor thuis.

Vraag onze gratis brochure in uw station. U ontdekt er al onze bestemmingen en... ze leest als een trein.

B-Dagtrips. 112 attracties trein inbegrepen.



Zee-Brugge '95

Voor de derde maal komt de vloot van de Cutty Sark Tall Ships' Races naar Zeebrugge. De eerste maal was het in 1985 toen wijlen Koning Boudewijn op 20 juli van dat jaar plechtig de nieuwe havengedeelten opende.

Dit jaar vieren wij een eeuwfeest: het was in 1895 dat het Belgisch parlement de wet goedkeurde waarbij de bouw van de haven van Zeebrugge kon aangevangen worden, en dat het Havenbestuur (de M.B.Z.) werd opgericht.

Grootser en volkser konden wij geen eeuwfeest opvatten: zovele grote zeilschepen en ontelbare kleinere vaartuigen brengen ons een beeld van een verleden vol weergaloze sierlijkheid en menselijk avontuur, en dat binnen een moderne haven die zich, jaar na jaar, aanpast aan al het nieuwe van de maritieme wereld.

De Cutty Sark Tall Ships' Race van dit jaar verbindt een aantal havensteden rond de Noordzee. Alle zijn gemerkt door eeuwen geschiedenis. Maar geen enkele zoals Brugge, of het zou Amsterdam moeten zijn dat kwam na Antwerpen, dat Brugge opvolgde als grote metropool van het Westen.

Ieder van deze steden tuigt zich op voor deze grote zeiltocht en voor de jonge bemanningen die eraan deelnemen.

Brugge heeft voor deze zomer van 1995 veel op zijn programma staan.

Maar heel bijzonder biedt het zijn "Grote Parade". Daarin worden taferelen van zijn maritieme verleden uitgebeeld. Ook een deel van de dromen die hier gekoesterd werden.

In de lente van de Renaissance - men schreef 1521 - ontmoetten de grote humanisten, met namen als Erasmus, Thomas Morus, Vives elkaar voor de laatste maal.

Dat was in Brugge, aan het reizend hof van keizer Karel V en zijn tante, Margaretha van Oostenrijk, regentes van de Nederlanden.

Vredesplannen voor een nieuw Europa werden bedacht en besproken. Helaas, snel werden zij compleet overschaduwed door een gruwelijke werkelijkheid van wreedheden, oorlogen, onverdraagzaamheid allerhande.

Maar hun idealen leven voort.

Brugge is een stad in dienst van Europa, met zijn moderne haven, en tevens met zijn geestelijk erfgoed.



Fernand Traen

*Voorzitter van het Havenbestuur
Brugge-Zeebrugge (M.B.Z.)*

14 augustus 1995

Zee-Brugge '95

Cette année, la flotte de la Cutty Sark Tall Ships' Races fait pour la troisième fois escale à Zeebrugge.

La première fois, c'était en 1985, à l'occasion de l'inauguration officielle, le 20 juillet, des nouvelles installations du port par feu sa Majesté le Roi Baudouin.

Cette année, nous célébrons un centenaire. C'est en effet en 1895 que le Parlement belge approuva la loi autorisant la construction du port de Zeebrugge et que fut constituée l'Autorité portuaire (la M.B.Z.).

Nous ne pouvions imaginer centenaire plus grandiose et plus populaire: l'armada des grands voiliers et une myriade d'embarcations plus modestes ressusciteront un passé empreint d'une élégance sans pareille et marqué par cet esprit d'aventure si propre à l'homme.

Et tout cela, dans le décor d'un port moderne qui, d'année en année, s'adapte parfaitement aux innovations du monde maritime.

L'édition 1995 de la Cutty Sark Tall Ships' Race rallie une série de villes portuaires de la mer du Nord. Toutes possèdent un passé séculaire. Mais aucune n'a connu un passé aussi glorieux que Bruges, si ce n'est peut-être Amsterdam, qui connut son heure de gloire après Anvers, qui avait elle-même supplanté la Venise du Nord comme grande métropole de l'Occident.

Chacune de ces villes "s'arme" pour accueillir dignement cette grande course à la voile et les jeunes équipages qui y participent. Bruges a ainsi prévu un copieux programme tout au long de cet été 1995.

La "Grande Parade" en sera indéniablement l'un des temps forts. Elle illustrera en effet des scènes du passé maritime de la ville, de même qu'une partie des rêves qu'elle a caressés. C'est au printemps de la Renaissance - en 1521 pour être plus précis - que les grands humanistes qu'étaient Erasme, Thomas More et Vives se rencontrèrent pour la dernière fois. C'était à Bruges, où la cour de l'empereur Charles-Quint et de sa tante, Marguerite d'Autriche, régente des Pays-Bas, avait fait étape.

Des plans de paix pour une nouvelle Europe y furent échafaudés et discutés. Hélas, ils furent rapidement occultés par une horrible réalité faite d'atrocités, de guerres et d'intolérance.

Mais leurs idéaux sont toujours vivaces.

Bruges est une ville au service de l'Europe, grâce à son port moderne, mais aussi à son héritage spirituel.



A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Traen', written in a cursive style.

Fernand Traen

Président de l'Autorité portuaire de Bruges-Zeebrugge (M.B.Z.)

14 août 1995

Algemeen programma

Donderdag 27 juli tot dinsdag 8 augustus

Een replek van het Portugese karveel uit de 15de eeuw, "Boa Esperança", is van donderdag 27 juli tot dinsdag 8 augustus aan de Komvest te Brugge afgemeerd. Dit zeilschip is dagelijks te bezoeken.

Toegang gratis

Organisatie :

Aporvela, Lissabon, Portugal

Tentoonstelling "Portugese ontdekkingen en de Ontmoeting van de Beschavingen", in een expositieruimte vlakbij de "Boa Eperança".

Aansluitend is er een expositie met fotomateriaal over Portugal, "Portugal : honderd jaar avontuur om de toekomst te ontdekken", genaamd.

Toegang gratis

Organisatie :

Aporvela, Lissabon, Portugal, i.s.m. de Nationale Commissie voor de Herdenkingen van de Portugese ontdekkingen, Lissabon, Portugal

Dinsdag 15 augustus

Aankomst van de eerste grote zeilschepen te Zeebrugge.

Woensdag 16 augustus

Aankomst van de Cutty Sark Tall Ships' Race, in de achterhaven te Zeebrugge.

Donderdag 17 augustus

10.30 uur

Officiële ontvangst van de kapiteins op het Stadhuis te Brugge, opgeluisterd door het koor "Vagantes Morborum". Aansluitend een receptie, aangeboden door de Confrerie van de Vlaamse Streekgastronomie.

Organisatie :

Stad Brugge

11.30 tot 18.00 uur

Zeilwedstrijden voor de scheepsbemanningen, in het noordelijk insteeddok en het verbindingsdok te Zeebrugge.

Organisatie :

R.B.S.C.-Zeebrugge

15.00 uur

Optocht van de bemanningen met scheepskoren en fanfares van het Zand naar de Markt.

Organisatie :

Komitee voor Initiatief

15.30 uur

Optreden op de Markt van twee harmonieën, van de groep "Aglaja" en van het ballet Olivia Geerolf.

18.00 uur

Barbecue en disco voor de scheepsbemanningen in het Centrum voor Marinevorming te St.-Kruis Brugge.

Vrijdag 18 augustus

9.00 tot 18.00 uur

Voetbalwedstrijden voor de bemanningen van de zeilvaartuigen, op de terreinen van FC De Zeemeeuw te Zeebrugge.

Organisatie :

VZW Octopus

9.30 tot 18.30 uur

Volleybalwedstrijden voor de bemanningen van de zeilschepen, in sporthal "De Landdijk" te Zeebrugge.

Organisatie :

VZW Octopus

14.30 tot 17.00 uur

Roeiwedstrijden voor de bemanningen van de zeilschepen, aan de noordkant van het noordelijk insteeddok te Zeebrugge.

Organisatie :

Zeescouts St.-Leo Brugge

15.00 uur

Admiraalzeilen tussen de Pierre Vandamme-sluis, het noordelijk insteeddok en het verbindingsdok te Zeebrugge.

Organisatie :

De Vrije Noordzeezeilers

19.30 uur

Banket van de Witte Roos, voorbehouden aan de officieren van de zeilschepen, in de hallen van het Belfort te Brugge. Heruitgave van het festijn dat in 1468 op dezelfde plaats doorging n.a.v. het huwelijk van Karel de Stoute met Margaretha van York.

Zaterdag 19 augustus

"Viering 100 jaar Brugge-Zeehaven"

10.00 uur

Briefing van de kapiteins in de Marinebasis te Zeebrugge.

16.00 uur

Historische Evocatie van de stad Brugge en van de evolutie van haar haven(s) door de eeuwen heen, onder de vorm van een "Grote Parade". Vertrek van de parade aan de Brugse stadspoorten. Schouwspel op de Markt. In de Brugse binnenhaven scheept de stoet in achter

de staatsiesloep waarin Keizer Karel V met Margaretha van Oostenrijk en de Humanisten Erasmus, Thomas Morus en J.L. Vives plaatsnemen.

Tocht langs het Boudewijnkanaal richting Zeebrugge.

20.00 uur

Aankomst van de "Grote Parade" te Zeebrugge.

Sluitstuk van de Historische Evocatie : opvoering voor het "Campus Pacis".

22.00 uur

Nacht van Zeebrugge met groot vuurwerk.

Zondag 20 augustus

9.30 uur

Oecumenische dienst in de St.-Donaaskerk te Zeebrugge, opgeluisterd door het koor "De Kring der XX" uit Blankenberge.

Alle erediensten zijn vertegenwoordigd.

Organisatie :

Feestcomité Zeebrugge

17.00 uur

Afvaart en zeilparade van de zeilschepen, zichtbaar vanaf de Oostkust.

Tijdens hun verblijf in de haven, zullen de schepen opengesteld worden voor bezoekers, in principe van 15.00 tot 18.00 uur, maar ieder vaartuig zal afzonderlijk de bezoeken aankondigen op een bord aan de loopbrug. Sommige scheepsbemanningen zullen oefeningen uitvoeren in de masten en de ra's op uren die eveneens aan de loopbrug van het schip zullen worden vermeld.

Diverse organisaties en tentoonstellingen tijdens het jubileumjaar 1995

Woensdag 22 maart

Voorstelling van een lessenreeks voor het Lager en Secundair Onderwijs aan boord van de "Eurolines" te Zeebrugge.

Lessenpakket "Jonge Bruggeling, ken je haven" voor de 6des van het Lager Onderwijs, met begeleid bezoek aan de tentoonstelling "Honderd jaar Zeehaven Brugge" (van zaterdag 8 juli tot en met woensdag 20 september) en aan de haven.

Lessenpakket "Documentatie voor de havendag Brugge", bestemd voor de 5des van het Secundair Onderwijs, met begeleid bezoek aan de hierbovenvermelde tentoonstelling.

Organisatie :

VZW "Zeehaven Brugge"

Vrijdag 21 april

Presentatie van de jeugdroman "Noem ons geen helden" van Marc Wildemeersch, uitgegeven door Zuid en Noord, VZW 1995, in de Gotische Zaal van het Stadhuis te Brugge.

Organisatie :

VZW "Zeehaven Brugge"

Donderdag 27 april

Presentatie van een maritieme kunstkaart met historische taferelen i.v.m. het maritieme verleden van Brugge, in het Pierre Vandammehuis te Zeebrugge.

Kostprijs :

1.895,- BEF bij voorintekening

1.995,- BEF bij gewone verkoop

Organisatie :

VZW "Zeehaven Brugge" i.s.m. het Davidsfonds Zeebrugge

De maritieme kunstkaart zal, tijdens november en december 1995, door de winkeliers uit het Brugse stadscentrum worden voorgesteld, dit ter gelegenheid van de aanwezigheid van 26 Noord-europese Hanzesteden in de Brugse handelsstraten.

Organisatie :

VZW "Zeehaven Brugge" i.s.m. de Handelsgebuurtekringen en de Kamer voor Handel en Nijverheid voor het Noorden van West-Vlaanderen.

Donderdag 25 mei

8.00 uur

Start vanaf het "kasteel d'Aertrycke" in Torhout, van de éénmalige wandelmanifestatie August de Maere (over 12, 25 en 42 km).

De wandeltocht gaat, via Varsenare en Zuienkerke, richting Zeebrugge.

Organisatie :

VZW "Zeehaven Brugge", i.s.m. de Kamer voor Handel en Nijverheid voor het Noorden van West-Vlaanderen, WSV "Nacht van Vlaanderen" en WSV "De Brugsche Globetrotters".

Navormingscyclus "Studie Zeehaven Brugge"

Van juni tot einde oktober 1994 werd in het Brugs Universitair Centrum, Lange rei 26, onder de auspiciën van de VZW "Zeehaven Brugge", door het Willemsfonds (afdeling Brugge) en "Uitstraling Permanente Vorming/Vrije Universiteit Brussel (kern Brugge)", een cursus georganiseerd over de haven van Zeebrugge.

Zaterdag 17 juni 1995

examen voor alle participanten in B.U.C.

Zaterdag 24 juni 1995

openbare scriptieverdediging in B.U.C.

Zaterdag 1 juli 1995, 17.00 uur

proclamatie met Academische zitting in de Oude Raadzaal van het Stadhuis te Brugge.

Zaterdag 8 juli tot en met woensdag 20 september

Tentoonstelling "100 jaar zeehaven Brugge"

Deze overzichtstentoonstelling over de geschiedenis van de zeehaven van Brugge, in het bijzonder over het ontstaan van de haven, de diverse functies, de uitbreidingsplannen en de invloed van de haven op de regio, beslaat 4000 m² en is in 7 thema-zalen ingedeeld. Deze zijn : de maritieme voorgeschiedenis, de dromers en de plannenmakers, de bouw en de inhuldiging, de twee oorlogsperiodes : 1914-1918 en 1940-1945, het Interbellum, de uitbouw van de nieuwe haven en de vissershaven.

De expositie is de meest complete ooit aan dit thema gewijd en is door de originele opvatting en gedurfde aanpak inzake zaalindeling meer dan een bezoek waard.

Plaats :

Beursgebouw, Hauwersstraat (nabij 't Zand) in Brugge

Toegangsprijs :

150,- BEF

300,- BEF gezin met 4 personen, de andere gezinsleden betalen 100,- BEF gratis toegang voor kinderen onder de 12 jaar

100,- BEF houders van een +3-pas, studenten en gehandicapten speciale voorwaarden voor groepen vanaf 20 personen

bezoek met gids :

1.200,- BEF; max 25 personen per gids; reservatie wenselijk

Openingsuren :

14.00 tot 19.00 uur, elke dag; op vrijdag van 14.00 tot 22.00 uur; extra laat-avondopeningen voor groepen op afspraak

Organisatie :

VZW "Zeehaven Brugge"

Zondag 9 juli

"Zeewijding Zeebrugge - Dag van de Zeebrugse vis"

10.15 uur

processie, H. Mis en Zeewijding (Oude Vismijn, Tijdokstraat)

namiddag

gevarieerde animatie op de Zeedijk

19.30 uur

botenzegening aan de Oude Vismijn

Organisatie :

Feestcomité Zeebrugge

Maandag 10 juli

19.00 uur

gratis vervoer naar en begeleid bezoek aan de tentoonstelling "100 jaar Zeehaven Brugge"; dit voor de inwoners van Zeebrugge.

Organisatie :

VZW "Zeehaven Brugge"

Dinsdag 11 juli

16.00 uur

feestelijke opening van de "Flanders Containerterminal" in de nieuwe haven van Zeebrugge

Organisatie :

F.C.T. i.s.m. MBZ

Vrijdag 14 tot en met zondag 16 juli

Vlootdagen van de Zeemacht in de Marinebasis te Zeebrugge.

Zaterdag 15 juli

15.00 uur

Gratis begeleid bezoek aan de expositie "100 jaar Zeehaven Brugge", voor de leden van het Willemsfonds, afdeling Brugge en van het Willemsfonds, afdelingen West-Vlaanderen.

Organisatie :

Willemsfonds

Vrijdag 21 juli

van 11.00 tot 24.00 uur

Axion Beach Rock, Zeebrugge

Toegangsprijs :

1.200,- BEF voorverkoop

1.300,- BEF aan de ingang

Organisatie :

Variety, Brussel

Zondag 23 juli tot en met zaterdag 12 augustus

Klinkers '95

"Zomerse klanken in de Brugse binnenstad", op de Burg en andere plaatsen in het Brugse stadscentrum.

Organisatie :

Stad Brugge/Dienst Cultuur i.s.m.

Bis Art, VZW Cactus, Cinema Novo &

De Versteende Nacht

Zaterdag 29 juli tot en met zaterdag 12 augustus

Festival van Vlaanderen - Brugge 95

32ste Festival van de Oude Muziek -

Musica Antiqua

Maandag 7 augustus, 20.30 uur

Galaconcert "Eeuwfeest van de haven

Brugge-Zeebrugge", in de

St.-Walburgakerk te Brugge.

Occasional Oratorio - Concerto Grosso -

Water Music G.F. Haendel

The English Concert London -

Trevor Pinnock

I.s.m. de MBZ

Info/tickets :

Toerisme Brugge

Woensdag 2 augustus

Een speciale editie gewijd aan de activiteiten van ZB '95, bestaande uit 6 pagina's, wordt met Knack uitgegeven.

Donderdag 3 augustus

Een speciale uitgave, gewijd aan de manifestaties van ZB '95, bestaande uit 6 pagina's, wordt met Trends uitgegeven.

Vrijdag 4 augustus

Het Brugsch Handelsblad voegt een katern van 4 en van 20 pagina's, gewijd aan de gebeurtenissen ZB '95, bij haar krant.

Maandag 7 augustus tot en met vrijdag 8 september

Tentoonstelling "Belgische Marine-Schilders"

in het Cultureel Ontmoetingscentrum van de BBL, Markt 19, te Brugge.

Gratis toegang

Openingsuren :

tijdens de week, van 9.00 tot 12.30 uur en

van 14.00 tot 16.30 uur; zaterdag, van

9.00 tot 12.00 uur.

gesloten op zon- en feestdagen

Organisatie :

VZW "Zeehaven Brugge"

Een speciale katern bij Het Nieuwsblad

wordt enkele dagen vóór het zeilschepen-evenement (woensdag 16 tot en met zondag 20 augustus) uitgegeven.

Woensdag 16 tot en met zondag 20 augustus

In het kader van de ZB '95-manifestaties wordt een fotowedstrijd ingericht.

20 door de vak-jury geselecteerde werken worden, tijdens de Brugse Jaarbeurs (zaterdag 30 september t/m zondag 8 oktober) in de Beurshalle te Brugge, op een speciale MBZ-stand geëxposeerd.

Organisatie :

De Brugse Jaarbeurs i.s.m. de VZW

"Zeehaven Brugge"

Woensdag 16 tot en met zondag 20 augustus

Het Nieuwsblad geeft, tijdens het zeilschepen-evenement, een extra katern met de ZB '95 activiteiten, uit.

Donderdag 17, vrijdag 18, maandag 21, woensdag 23, vrijdag 25 en zaterdag 26 augustus

van 21.00 tot 24.00 uur

Reiefeesten te Brugge.

Organisatie :

Komitee voor Initiatief

Zaterdag 19 en zondag 20 augustus

van 10.00 tot 17.00 uur

Speciale uitgifte en eerstedagafstempe-ling van 4 gelegenheidspostzegels

(uitgebracht in een boekje) met een motief van de zeilschepen Sagres II, Amerigo Vespucci, Kruzenshtern en Mercator.

Plaats:

zaal "Albatros" te Zeebrugge.

Verkoopprijs :

boekje met de vier postzegels,

16,- BEF per postzegel.

Op dezelfde dag wordt ook een post-

zegel uitgegeven ter gelegenheid van

"Honderd jaar Koninklijke Belgische

Voetbalbond".

Deze voorverkoop wordt vergezeld van

een internationale filatelistische propa-

ganda-tentoonstelling onder de thema's

"Zeilschepen" en "Sport".

Organisatie :

VZW "Zeehaven Brugge" i.s.m.

"Nautica" Marineclub voor verzame-

laars VZW

Vrijdag 8 en zaterdag 9 september

Internationaal historisch Colloquium

"Vlaanderen-Portugal 15de-18de eeuw"

in het Kunst- en Congrescentrum Oud

St.-Jan te Brugge.

Inschrijvingsprijs :

1.250,- BEF; houders van een studenten-

kaart 50% korting.

Organisatie :

Genootschap voor Geschiedenis

("Emulatie"), Brugge i.s.m. de Academia

de Marinha van Portugal en met de

medewerking van de Koninklijke

Belgische Marine Academie.

Met de steun van het Havenbestuur

Brugge-Zeebrugge (MBZ), de

Ambassade van Portugal in België en het

Stadsbestuur van Brugge.

Zaterdag 9 september

Herdenkingsplechtigheid Julius Sabbe, Visart de Bocarmé en Baron de Maere.

14.00 uur

huldebetoon aan de gedenkplaat aan Julius Sabbe's woonhuis, aan de Potterier-
rei 34; inhuldiging gerestaureerde gedenkplaat in de voorgevel

14.30 uur

korte plechtigheid aan het graf van Visart de Bocarmé, op de begraafplaats te St.-Kruis Brugge

15.00 uur

korte plechtigheid aan het graf van Julius Sabbe, op het stedelijk kerkhof te Steenbrugge

16.00 uur

korte plechtigheid aan de grafkapel van Baron de Maere te Torhout

Organisatie :

VZW "Zeehaven Brugge" en de

"Julius Sabbe Studiekring"

Zondag 10 september

10.00 uur

Julius Sabbe-wandeling

Vertrekplaats :

standbeeld van Jan Breydel en Pieter De Coninck, op de Markt te Brugge
Begeleiding door de Heer R. Decoster
Deelname gratis

Organisatie :

Willemsfonds, afdeling Brugge

Vrijdag 15 september

Publicatie, op initiatief van de MBZ, van het boek "1000 years Port of Bruges, 100 years Port of Zeebrugge" door de maritieme uitgeverij "Lloyd's List" uit Londen.

Zaterdag 16 september

15.00 uur

Gratis begeleid bezoek aan de tentoonstelling "100 jaar Zeehaven Brugge", voor de leden van het Willemsfonds Brugge.

Organisatie :

Willemsfonds

Vrijdag 17 tot en met zondag 19 november

Tentoonstelling van maquettes van zeil-, koopvaardij- en vissersschepen in de Ezelstraat, te Brugge.

Organisatie :

Handelskring Ezelstraat VZW

Donderdag 23 en vrijdag 24 november

Maritiem Congres "Havens voor Europa, de Europese toekomst van het Hanzeatische verleden".

Organisatie :

VZW "Zeehaven Brugge" en het Europacollege van Brugge, i.s.m. de Europese Commissie

Het nevenprogramma is een organisatie van de Kamer voor Handel en Nijverheid voor het Noorden van West-Vlaanderen

Vrijdag 8 december

Presentatie van het boek "De herleving van Brugge. Julius Sabbe : een biografische schets van de "meest Brugse aller Bruggelingen", in de Kredietbank, Steenstraat, te Brugge.

Een uitgave van het Liberaal Archief, Gent

Organisatie :

VZW "Zeehaven Brugge"

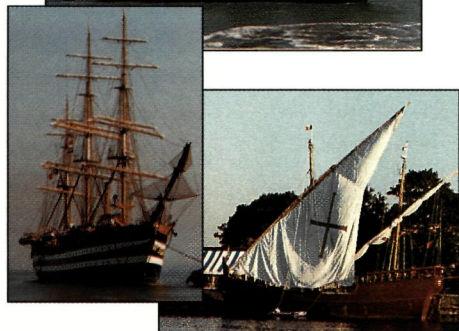
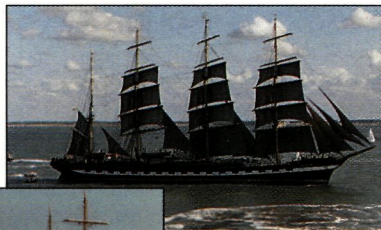
De Noordepese Hanzesteden stellen zich voor

In de diverse handelsstraten van de Brugse binnenstad, tijdens de eindejaarsfeesten.

Organisatie :

VZW "Zeehaven Brugge", i.s.m. de Kamer voor Handel en Nijverheid voor het Noorden van West-Vlaanderen en de Handelsgebuurtekringen.

ZEEBRUGGE '95



3000 exclusieve zichtkaarten, verzameld in een verzorgde map, wachten op een eigenaar! Bovendien kunnen 50 gelukkigen mee de lucht in, om vanuit de heli copter, de hele ZB '95-vloot in een uniek totaalpanorama te bewonderen!

Als actieve sponsor van ZB '95 heeft HET NIEUWSBLAD ook nu een verrassing van formaat in petto: vanaf 20 juli vindt U regelmatig in Het Nieuwsblad en De Gentenaar een ZB '95 zegel, en een spaarformulier.

U vult dit in, **voorzien van 3 ZB'95-zegels**, en bezorgt dit tussen 16 en 19 augustus '95 op het ZB '95-terrein aan de Nieuwsblad-infostand **ter hoogte van de Nieuwzeeland-kaai**.

De eerste 3000 ingevulde spaarkaarten geven recht op de gratis zichtkaartenmap, en... indien bijkomend geluk een gratis heli coptervlucht voor 2 personen tussen 18u en 20u (data: 17-18-19 augustus '95). Veel succes!

SPAARKAART ZB '95

Naam: Voornaam:

Adres: Nr.:

Postcode: Gemeente:

Tel.: Geboortjaar:

Kleef hier uw 3 ZB'95-zegels.

Enkel originele deelnemingsformulieren zijn geldig (fotocopieën of faxen zijn ongeldig).



WIN UW GRATIS FOTOMAP OF HELICOPTERVLUCHT

Het Nieuwsblad
DE GOEIE KRANT VAN 'T LEVEN

Programme général

Jeudi 27 juillet - mardi 8 août

Une réplique de la caravelle portugaise du 15^e siècle, "Boa Esperança", sera amarrée au Komvest à Bruges. Ce navire pourra être visité chaque jour par le public.

Entrée gratuite

Organisation :

Aporvela, Lisbonne, Portugal

Exposition "les voyages des Portugais et la rencontre des civilisations", dans un espace d'exposition près de la caravelle "Boa Esperança".

Entrée gratuite

Exposition photographique sur le Portugal "Portugal: une aventure séculaire pour inventer l'avenir".

Entrée gratuite

Organisation :

Aporvela, Lisbonne, Portugal avec la collaboration de la "Commission Nationale des Commémorations des découvertes portugaises", Lisbonne, Portugal

Mardi 15 août

Arrivée à Zeebrugge des premiers grands voiliers.

Mercredi 16 août

Arrivée à l'arrière-port de Zeebrugge du Cutty Sark Tall Ships' Race.

Jeudi 17 août

10h30

Réception officielle des capitaines des navires à l'Hôtel de ville de Bruges, rehaussée par la chorale "Vagantes Morborum".

Ensuite une réception offerte par la Confrérie de la Gastronomie régionale.

Organisation :

Ville de Bruges

11h30 à 18h00

Régates pour les équipages au bassin nord et au bassin de jonction, à Zeebrugge.

Organisation :

R.B.S.C.-Zeebrugge

15h00

Défilé des hommes d'équipage accompagnés des chœurs de la Marine et de fanfares, du 't Zand à la Grand-Place.

Organisation :

Comité d'Initiatives

15h30

Happening à la Grand-Place.

Musique d'harmonie et représentation par le groupe "Aglaja"; danses du ballet Olivia Geerolf.

18h00

Barbecue et disco pour les équipages à la caserne de la Marine à St.-Kruis Bruges.

Vendredi 18 août

9h00 à 18h00

Match de football pour les équipages sur les terrains FC De Zeemeeuw à Zeebrugge.

Organisation :

A.S.B.L. Octopus

9h30 à 18h30

Match de volleyball pour les équipages dans la salle omnisports "De Landdijk" à Zeebrugge.

Organisation :

A.S.B.L. Octopus

14h30 à 17h00

Course d'aviron pour les équipages à l'arrière-port de Zeebrugge.

Organisation :

les scouts de mer St.-Leo Bruges

15h00

Démonstration de navigation à voiliers ("Admiraalzeilen") à Zeebrugge.

Organisation :

De Vrije Noordzeezeilers

19h30

Banquet de la Rose Blanche, dans les Halles de la ville, à l'honneur des officiers des voiliers.

Réédition du festin à l'occasion du mariage de Charles le Téméraire avec Marguerite de York, en 1468.

Samedi 19 août

"Célébration du Centenaire de Zeebrugge"

10h00

Briefing des capitaines dans la base navale de Zeebrugge.

16h00

Evocation historique de la ville de Bruges et de l'évolution de son/ses port(s) à travers les siècles, sous forme d'un cortège appelé "Grande Parade". Départ du cortège aux portes de la ville vers la Grand-Place, où un spectacle sera donné. Départ du cortège au port intérieur de Bruges, où l'ensemble de la parade suivra la chaloupe dans laquelle prendront place l'empereur Charles-Quint en compagnie de Marguerite

d'Autriche, ainsi que les humanistes Erasme, Thomas More et J.L.Vives.

"Cortège sur l'eau" sur le Canal Baudouin vers Zeebrugge.

20h00

Arrivée de la "Grande Parade" à Zeebrugge.

Cérémonie de clôture : représentation devant le "Campus Pacis".

22h00

Un grand feu d'artifice ouvrira la "Nuit de Zeebrugge".

Dimanche 20 août

9h30

Service oecuménique à l'église St.-Donatien à Zeebrugge avec l'assistance de pasteurs anglicans, catholiques, protestants et orthodoxes, rehaussé par la chorale "De Kring der XX" de Blankenberge.

Organisation :

Comité des Fêtes de Zeebrugge

17h00

Appareillage et procession des voiliers devant la Côte orientale.

Lors de leur séjour au port, les navires seront ouverts au public, ceci en principe de 15h00 à 18h00, mais les heures de visite de chaque navire pourront être lues sur un tableau à la passerelle.

Certains équipages feront des exercices dans les mâts et les vergues aux heures annoncées aux passerelles des navires.

Manifestations et expositions programmées à l'occasion du Centenaire de Zeebrugge

Mercredi 22 mars

Présentation à bord du "Eurolines", dans le port de Zeebrugge, d'un cycle de cours destiné à l'enseignement primaire et secondaire.

Cycle "Les jeunes Brugeois découvrent leur port" réservé aux élèves de 6ème Primaire avec visite guidée de l'exposition "Les Cent Ans du port maritime de Bruges" (du samedi 8 juillet au mercredi 20 septembre) ainsi que du port.

Cycle "Documentation Journée du port de Bruges" réservé aux élèves de 5ème du Secondaire avec visite guidée de l'exposition susmentionnée.

Organisation:

A.S.B.L. "Zeehaven Brugge".

Vendredi 21 avril

Présentation, en la salle Gothique de l'Hôtel de ville de Bruges, de "Noem ons geen helden" ("Nous ne sommes pas des héros"), un roman pour la jeunesse écrit par Marc Wildemeersch et édité par Zuid en Noord, A.S.B.L. 1995.

Organisation:

A.S.B.L. "Zeehaven Brugge".

Jeudi 27 avril

Présentation, dans la maison Pierre Vandamme (Pierre Vandammehuis) à Zeebrugge, d'une carte maritime décorée de scènes historiques ayant trait au passé maritime de Bruges.

Prix de vente:

1.895,- BEF (en souscription)

1.995,- BEF (prix normal)

Organisation:

A.S.B.L. "Zeehaven Brugge" avec la collaboration du Davidsfonds Zeebrugge.

Durant les mois de novembre et de décembre 1995, cette carte de facture artistique sera présentée par les commerçants du centre de Bruges à l'occasion de la présence de 26 villes hanséatiques du Nord de l'Europe dans les rues commerçantes de Bruges.

Organisation:

A.S.B.L. "Zeehaven Brugge" avec la collaboration des Handelsgebuurtekringen (associations de commerçants de quartier) et la Chambre de Commerce et de l'Industrie du Nord de la Flandre-Occidentale.

Jeudi 25 mai

8h00

Départ au château d'Aertrycke (Torhout) de la marche August de Maere (sur 12, 25 et 42 km). Ce sera l'unique édition de cette randonnée pédestre qui rejoindra Zeebrugge via Varsenare et Zuierenkerke.

Organisation:

A.S.B.L. "Zeehaven Brugge" avec la collaboration de la Chambre de Commerce et de l'Industrie du Nord de la Flandre-Occidentale et des associations de marcheurs sportifs "Nacht van Vlaanderen" et "De Brugsche Globetrotters".

Cours de recyclage "Etude du port maritime de Bruges"

De juin à fin octobre 1994, le Willemsfonds (section Bruges) et la cellule brugeoise de l'"Uitstraling Permanente Vorming/Vrije Universiteit Brussel (cycles de formation permanente mis sur pied en délocalisation par l'Université libre de Bruxelles)" ont organisé sous les auspices de l'A.S.B.L. "Zeehaven Brugge" des cours sur le port de Zeebrugge. Ils se sont tenus au Brugs Universitair Centrum (Centre universitaire de Bruges), Lange rei 26.

Samedi 17 juin 1995

examen pour tous les participants au Centre universitaire.

Samedi 24 juin 1995

soutenance publique des thèses au Centre universitaire.

Samedi 1er juillet 1995, 17h00

proclamation lors d'une Séance académique qui se tiendra en l'Ancienne Salle du conseil de l'Hôtel de ville de Bruges.

Samedi 8 juillet - mercredi 20 septembre

Exposition "Les Cent Ans du port maritime de Bruges"

Cette exposition brosse un panorama de l'histoire du port maritime de Bruges et en particulier, de sa naissance, de ses diverses fonctions, de son extension et de son impact sur la région. Elle occupera une surface de 4 000 m² et comprendra 7 salles qui traiteront chacune d'un thème particulier.

Ces thèmes seront: la préhistoire maritime, les rêveurs et les utopistes, la construction et l'inauguration, les guerres, l'Entre-deux-guerres, l'édification du nouveau port, le port de pêche.

Cette exposition sera la plus complète jamais consacrée à ces thèmes. L'originalité de sa conception et la hardiesse de l'agencement des salles en feront un des grands pôles touristiques de l'été '95.

Lieu:

Beursgebouw (Bourse), Hauwersstraat (à proximité du 't Zand), à Bruges.

Entrée:

150,- BEF

300,- BEF pour une famille de 4 personnes

100,- BEF pour les autres membres de la famille

entrée gratuite pour les enfants de moins de 12 ans

100,- BEF pour les titulaires d'un

"passeport 3ème âge", les étudiants et les handicapés

conditions spéciales pour les groupes de 20 personnes et plus

visite guidée: 1.200,- BEF; max.

25 personnes par guide; réservation souhaitée

Ouverture:

Tous les jours de 14h00 à 19h00;

le vendredi de 14h00 à 22h00; nocturnes spéciales pour groupes sur rendez-vous.

Organisation:

A.S.B.L. "Zeehaven Brugge".

Dimanche 9 juillet

"Bénédition des flots à Zeebrugge - Journée du Poisson"

10h15

Procession, grand-messe et bénédiction des flots (Ancienne Minque, Tijdokstraat)

après-midi

Animations diverses sur la Digue de mer

19h30

Bénédition des bateaux à l'Ancienne Minque

Organisation:

Comité des fêtes de Zeebrugge

Lundi 10 juillet

19h00

Visite guidée gratuite de l'exposition "Les Cent Ans du port maritime de Bruges" pour les habitants de Zeebrugge. Le transport sur place sera également gratuit.

Organisation:

A.S.B.L. "Zeehaven Brugge"

Mardi 11 juillet

16h00

Inauguration solennelle du "Flanders Container Terminals" dans le nouvel avant-port de Zeebrugge.

Organisation:

F.C.T. avec la collaboration de MBZ

Vendredi 14 - dimanche 16 juillet

Journées de la Force navale à la base navale de Zeebrugge.

Samedi 15 juillet

15h00

Visite guidée gratuite de l'exposition "Les Cent Ans du port maritime de Bruges" pour les membres du Willemsfonds (section Bruges et sections de Flandre-Occidentale).

Organisation:

Willemsfonds

Vendredi 21 juillet

11h00 à 24h00

Axion Beach Rock, Zeebrugge

Entrée:

1.200,- BEF en prévente

1.300,- BEF à l'entrée.

Organisation:

Variety, Bruxelles

Dimanche 23 juillet - samedi 12 août

Klinkers '95

"L'Été musical au coeur de Bruges" sur la place du Bourg (Burg) et en d'autres endroits du centre-ville.

Organisation:

Ville de Bruges/Service de la Culture avec la collaboration de Bis Art, de l'A.S.B.L. Cactus, de Cinema Novo & De Versteende Nacht

Samedi 29 juillet - samedi 12 août

Festival de Flandre - Bruges '95

32ème Festival de Musique ancienne - Musica Antiqua

Lundi 7 août, 20h30

Concert de Gala "Centenaire du Port de Zeebrugge" dans l'église Sainte-Walburge à Bruges

Occasional Oratorio - Concerto Grosso -

Water Music G. F. Haendel

The English Concert London - Trevor

Pinnock

avec la collaboration de MBZ

Info/billets:

Office brugeois du Tourisme

Mercredi 2 août

Publication, avec le concours de Knack, d'un numéro spécial de 6 pages consacré aux activités de ZB '95.

Jeudi 3 août

Publication, avec le concours de Trends, d'un numéro spécial de 6 pages consacré aux manifestations de ZB '95.

Vendredi 4 août

"Het Brugsch Handelsblad" insérera dans ses éditions un cahier de 4 pages et un autre de 20 pages consacrés aux événements de ZB '95.

Lundi 7 août - vendredi 8 septembre

Exposition "Les peintres de marines en Belgique" au Cultureel Ontmoetingscentrum (Foyer culturel) de la BBL, Markt 19, à Bruges.

Entrée gratuite

Ouverture:

de 9h00 à 12h30 et de 14h00 à 16h30 en semaine;

de 9h00 à 12h00 le samedi

Fermeture:

le dimanche et les jours fériés

Organisation:

A.S.B.L. "Zeehaven Brugge"

Un cahier spécial inséré dans "Het Nieuwsblad"

sera publié quelques jours avant la grande fête des voiliers (du mercredi 16 août au dimanche 20 août).

Mercredi 16 août - dimanche 20 août

Un concours de photographie sera organisé dans le cadre des manifestations du ZB '95. Vingt clichés sélectionnés par un jury de professionnels seront exposés dans la Bourse (Beursgebouw) qui accueillera la Foire annuelle de Bruges du samedi 30 septembre au dimanche 8 octobre. Pour la circonstance, MBZ disposera d'un stand spécial.

Organisation:

Foire annuelle de Bruges avec la collaboration de l'A.S.B.L. "Zeehaven Brugge"

Mercredi 16 août - dimanche 20 août

Pendant le séjour des voiliers, "Het Nieuwsblad" publiera un cahier spécial sur les activités ZB '95.

Jeudi 17, vendredi 18, lundi 21, mercredi 23, vendredi 25 et samedi 26 août

21h00 à 24h00

Reiefeesten (fête des Canaux) à Bruges.

Organisation:

Syndicat d'initiative

Samedi 19 et dimanche 20 août

10h00 à 17h00

Emission de 4 timbres spéciaux (sous la forme d'un carnet) à l'effigie des voiliers Sagres II, Amerigo Vespucci, Kruzenshtern et Mercator. Les timbres seront oblitérés avec un cachet spécial "premier jour d'émission". Le carnet pourra être retiré dans la salle "Albatros" à Zeebrugge.

Prix de vente:

carnet de 4 timbres à 16,- BEF le timbre.

Le même jour, un timbre sera émis à l'occasion du Centenaire de l'Union Royale belge de Football".

Cette prévente ira de pair avec une exposition philatélique internationale sur les thèmes des "Voiliers" et du "Sport".

Organisation:

A.S.B.L. "Zeehaven Brugge" en collaboration avec l'A.S.B.L. "Nautica" Marineclub voor verzamelaars.

Vendredi 8 et samedi 9 septembre

Colloque Historique International intitulé "Flandre-Portugal: XVe-XVIIIe siècle" au Kunst- en Congrescentrum Oud St.-Jan (Centre d'Art et des Congrès) de Bruges.

Inscription:

1.250,- BEF; réduction de 50 % pour les titulaires d'une carte d'étudiant.

Organisation:

Société d'Histoire ("Emulatie"), Bruges, avec la collaboration de l'Academia de Marinha du Portugal et de l'Académie royale de Marine de Belgique. Avec le soutien de l'Autorité portuaire de Bruges-Zeebrugge (MBZ), de l'Ambassade du Portugal en Belgique et de la ville de Bruges.

Samedi 9 septembre

Manifestations à la mémoire de Julius Sabbe, Visart de Bocarmé et du baron de Maere.

14h00

Cérémonie d'hommage devant la plaque commémorative apposée sur la maison de Julius Sabbe (n° 34, Potterierei); inauguration d'une plaque commémorative restaurée sur la façade.

14h30

Brève cérémonie devant la tombe de Visart de Bocarmé, au cimetière de St.-Kruis, Bruges.

15h00

Brève cérémonie devant la tombe de Julius Sabbe au cimetière communal de Steenbrugge.

16h00

Brève cérémonie à la chapelle mortuaire du baron de Maere à Torhout.

Organisation:

A.S.B.L. "Zeehaven Brugge" et le "Julius Sabbe Studiekring".

Dimanche 10 septembre

10h00

Marche Julius Sabbe

Départ:

Statue de Jan Breydel et Pieter De Coninck, sur la Grand-Place (Markt) de Bruges.

Encadrement assuré par M. R. Decoster.

La participation est gratuite.

Organisation:

Willemsfonds, section Bruges

Vendredi 15 septembre

Publication, à l'initiative de MBZ, du livre "1000 years Port of Bruges, 100 years Port of Zeebrugge" par les éditions "Lloyd's List" de Londres.

Samedi 16 septembre

15h00

Visite guidée gratuite de l'exposition "Les Cent Ans du port maritime de Bruges" pour les membres du Willemsfonds, section Bruges.

Organisation:

Willemsfonds

Vendredi 17 - dimanche 19 novembre

Exposition de maquettes de voiliers, de navires marchands et de bateaux de pêche dans l'Ezelstraat à Bruges.

Organisation:

Handelskring Ezelstraat A.S.B.L.

Jeudi 23 et vendredi 24 novembre

Congrès maritime "Des Ports pour l'Europe. L'avenir européen du passé hanséatique."

Organisation:

A.S.B.L. "Zeehaven Brugge"

et le Collège d'Europe à Bruges.

Le programme annexe est une organisation de la Chambre de Commerce et de l'Industrie du Nord de la Flandre-Occidentale.

Vendredi 8 décembre

Présentation du livre "La renaissance de Bruges. Julius Sabbe: un essai de biographie du "plus brugeois des brugeois"" à l'agence de la Kredietbank située dans la Steenstraat, à Bruges. Une publication de Liberaal Archief, Gand.

Organisation:

A.S.B.L. "Zeehaven Brugge"

Les Villes hanséatiques de l'Europe septentrionale se font connaître dans les diverses rues commerçantes du centre de Bruges pendant les fêtes de fin d'année.

Organisation:

A.S.B.L. "Zeehaven Brugge" avec la collaboration de la Chambre de Commerce et de l'Industrie du Nord de la Flandre-Occidentale et des associations de commerçants de quartier.

ZEEBRUGGE-FELIXSTOWE

GET AWAY VEHICLE



P&O European Ferries Clipper Line between Zeebrugge and Felixstowe is the crossing that combines P&O quality with Clipper Line Value for Money. Why drive south when Zeebrugge is connected to Toll Free fast motorways, and Felixstowe is linked by the A14 dual carriageway to the M6/M1/A1. Whatever your reason for getting away, head straight for Clipper Line and cut the cost of your crossing.

For further details, see your travel agent or phone: Zeebrugge 050 54 22 22 or Felixstowe (01394) 604040.

P&O
European Ferries
CLIPPER LINE

BRITAIN'S No. 1 FERRY COMPANY

Volg de gids.



Een sportieve vakantie in De Panne, een 'candle-light-cruise' op de Maas of een avondje opera in de Schiedestad. De gids 'Vlaanderen Vakantieland' heeft het allemaal: van de kust over het groene platteland tot de bruisende stad. U vindt het gemakkelijk in deze gedetailleerde en praktische vakantiegids. Met meer dan 300 pagina's met tal van voordelige aanbiedingen weet u het wel zeker: uw volgende korte vakantie of weekendje in Vlaanderen wordt een succes! Haal de vakantiegids in het dichtstbijzijnde VVV-kantoor of bij de dienst voor Toerisme of schrijf naar het onderstaand adres.



Vlaams Commissariaat-Generaal voor Toerisme, Grasmarkt 61, 1000 Brussel

De Sail Training Association (S.T.A.) en de Cutty Sark Tall Ships' Races

Het gedicht "Tom O' Shanter", uit 1790, van de Schotse dichter Robert Burns, vertelt het verhaal van de rit van de landbouwer Tom O' Shanter die op weg naar huis een aantal heksen ontmoet die voor de duivel dansen. Eén van de heksen was bijzonder knap en droeg enkel een "cutty sark", een oude Schotse benaming voor "minirokje". Ziende dat Tom O' Shanter naar haar lonkt, achtervolgt ze hem en kan nog net de staart van het paard afrukken.

In 1869 werd door de Schot "Old White Hat" Willis een theeklipper in de vaart gebracht. Hopend dat het vaartuig zo snel zou zijn als de heks uit het 18de-eeuwse gedicht, gaf hij het zeilschip de naam "Cutty Sark" en plaatste een beeld van de mooie heks op de boeg. De theehandel was op dat ogenblik immers zeer competitief, zodat de overtochten vanuit China naar Engeland vaak tot echte races uitgroeiden. De eigenaar hield het verhaal van Robert Burns zeer levendig. Bij een zeer snelle tocht werd een paardestaart in de uitgestrekte hand van het boegbeeld van de heks geplaatst. Omstreeks 1870-1880 was de theeklipper "Thermopylae" de enige rivaal van "Cutty Sark". In de vroege jaren 1880 werd voor de snelle klippers een nieuwe markt geopend, nl. het woltransport vanuit Australië naar Engeland. Tien jaar lang zou de "Cutty Sark", als snelste zeilschip, wol vervoeren.

In 1923 werd het schip, dat toen onder Portugese vlag voer, door de Engelse Kapitein Wilfried Harry Dowman aangekocht en gerenoveerd.

Op hetzelfde ogenblik zouden Berry Bros. & Rudd uit Londen een kwaliteitsvolle Schotse whisky op de markt brengen. Vermits het zeilschip "Cutty Sark" volop in de belangstelling stond, werd op suggestie van de Schotse kunstenaar James McBey ook de whisky "Cutty Sark" genaamd. Reeds vlug mochten de wijnhandelaren de Koninklijke Onderscheiding voor Exportprestaties in ontvangst nemen.

De idee om wedstrijden te organiseren voor de laatste grote zeilschepen werd in 1954 door de Brit Bernard Morgan gelanceerd. Onder zijn impuls richtte Kapitein Illingworth, een specialist in offshore racing, het S.T.A. *International Race Committee* op, met als doelstelling de organisatie van de eerste Tall Ships' Race van Torbay naar Lissabon. Het succes van deze eerste zeilrace leidde in 1956 tot

de oprichting van de *Sail Training Association*. De nieuwe vereniging zou de races aanvankelijk tweejaarlijks organiseren. We vermelden de race van Brest naar La Coruña en van Brest naar Las Palmas in 1958. In 1960 is er de zeilwedstrijd van Oslo naar Oostende; in 1962 van Torbay naar Rotterdam. De race van Plymouth naar Lissabon, van Cascais naar Bermuda en de Cruise-in-Company van Bermuda naar New York vonden plaats in 1964.

Het internationale karakter van dergelijke manifestaties was aan de vennoten van de Cutty Sark Scots Whisky niet onopgemerkt gebleven. Bovendien was de naam van de Cutty Sark Whisky ontegensprekelijk verbonden met de geschiedenis van de zeilschepenwereld. Toen de Sail Training Association in 1972, bij gebrek aan fondsen, de ondergang van de Tall Ships' Races als een dreiging zag opdoemen, zagen zij de kans voor het grijpen om de naam van de whisky aan het voortbestaan van de zeilraces te binden. Sindsdien is de Cutty Sark Scots Whisky nauw betrokken geweest bij de organisatie van de wedstrijden voor grote zeilschepen, die voortaan onder de naam *Cutty Sark Tall Ships' Races* talrijke bezoekers naar de havens zouden lokken.

De Cutty Sark sponsoring bracht de S.T.A. in een stroomversnelling terecht. In verschillende landen werd een plaatselijke sectie van de S.T.A. opgericht om de deelname nationaal te regelen. Zo bestaan er een STAN (Nederland), STAG (Duitsland), ASTA (Amerika),

STAR (Rusland), APORVELA (Portugal) en verder is er een afdeling in Noorwegen, Finland, Zweden, Denemarken, Italië en in Japan. Begin 1994 werd de Belgische STAB opgericht, in samenwerking met de drie yachtingfederaties en de VZW Mercator. De maritieme traditie van België werd eindelijk erkend.

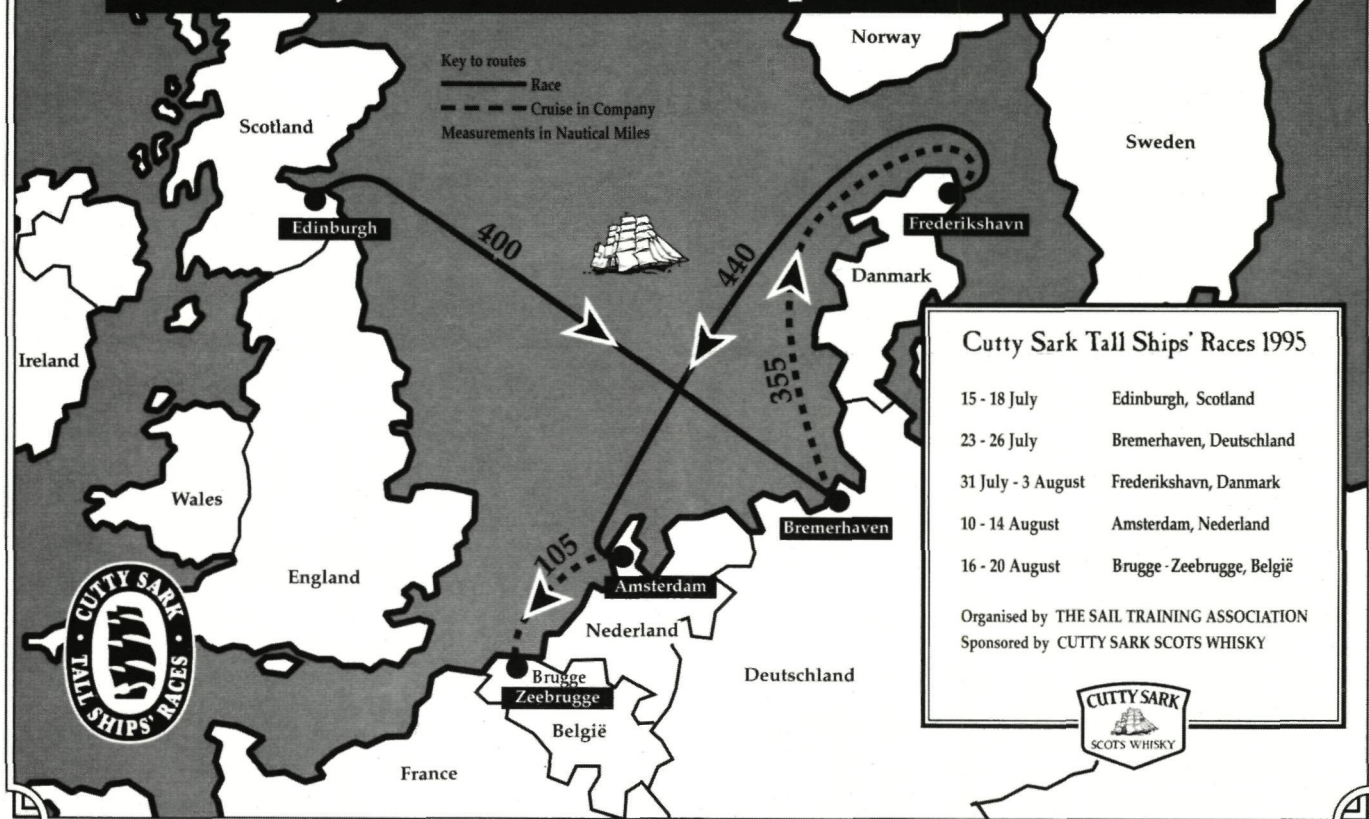
De Cutty Sark Tall Ships' Races gieten de principes van de S.T.A. in een perfecte vorm. Enerzijds worden diverse nationaliteiten samengebracht in een geest van vriendschappelijke rivaliteit bij een zeilwedstrijd op zee. Anderzijds bevorderen deze races blijvende vriendschappen aan wal. De jongeren leren de waarde van een zeilopleiding appreciëren. De voor naamste voorwaarde tot deelname is dat minstens de helft van de bemanning jonge mensen van 16 tot 25 jaar dienen te zijn. De "Crew Interchange" vormt eveneens een belangrijk onderdeel van de happening, vermits deze een bijkomende ervaring verschaft van het zeilen met verschillende types vaartuigen.

Bovendien worden zo ook nieuwe kansen tot internationale vriendschappen geboden. De maritieme tradities, vaak een miskend cultureel aspect, worden in ere gehouden. De draaikolk van socio-culturele tegenstellingen wordt overwonnen.

De Cutty Sark Trofee, een zilveren model van het 19de-eeuwse Schotse zeilschip, wordt toegekend aan het schip en zijn bemanning die, volgens het oordeel van de jury, de grootste bijdrage heeft geleverd tot de internationale verstandhouding en vriendschap tijdens de mani-



Cutty Sark Tall Ships' Races 1995



Cutty Sark Tall Ships' Races 1995

15 - 18 July	Edinburgh, Scotland
23 - 26 July	Bremerhaven, Deutschland
31 July - 3 August	Frederikshavn, Danmark
10 - 14 August	Amsterdam, Nederland
16 - 20 August	Brugge - Zeebrugge, België

Organised by THE SAIL TRAINING ASSOCIATION
Sponsored by CUTTY SARK SCOTS WHISKY

festatie. De kapiteins van alle deelnemende schepen kiezen, in overleg met de bemanning, de winnaar. Het feit dat deze trofee niet gebonden is aan een wedstrijd, verleent het evenement een bijzonder karakter.

De viermastbark "Kruzenshtern" was in 1974 de eerste Russische deelnemer en sleepte tevens als eerste deze prijs in de wacht.

De "Mercator", onder leiding van Commandant R. Ghys, nam aan de eerste drie wedstrijden deel en dit met goed resultaat. Na het uit de vaart nemen van de "Mercator", nam de "Zenobe Gramme" de fakkel van de Belgische deelneming aan de zeilwedstrijden over. Dit zeilschip werd de tweede overwinnaar. We schrijven 1976.

Bij het oversteken van de Atlantische Oceaan, bij windstil weer, hadden twee schepen, de "Erika", een Zwitserse kits van 62 ton met een vijftienkoppige bemanning en de "Kukri", een sloep van 44 voet van het Britse leger, met 12 man aan boord, tussen Tenerife en Bermuda te kampen met een tekort aan voedsel en brandstof. De "Zenobe Gramme" snelde ter hulp en de kapitein, Lt. George Saille, nam de twee schepen over meer dan 800 mijlen op sleeptouw.

De Nederlandse "Urania" en de Zweedse "Gladan" mochten elk twee-

maal de Cutty Sark Trofee in ontvangst nemen. In 1993 voer ook de Belgische S/Y "Wandelaar III" mee in dit grootse zeilgebeuren.

Sedert kort mogen alle zeilschepen die ooit de trofee wonnen een wimpel voeren. De "Zenobe Gramme" ontving deze in 1992 voor de overwinning in 1976.

De Cutty Sark-vloot, de inbreng van sponsors, publiciteit en media en de organiserende havens maken van deze evenementen van wereldformaat een adembenemende happening.

De duivelse "Cutty Sark" houdt nog steeds de kaars.

Programma voor de Cutty Sark Tall Ships' Races op de Noordzee - 1995

15 juli

Samenkomst van de deelnemende zeilschepen in Leith (Edinburgh), Schotland

15 - 18 juli

Festiviteiten te Leith

18 juli

Zeilparade te Leith; start van de race richting Bremerhaven, Duitsland

23 - 26 juli

Aankomst van de zeilvaartuigen te Bremerhaven op 23 juli; feestelijkheden

26 juli

Zeilparade te Bremerhaven

26 - 31 juli

Internationale uitwisseling van de bemanningen; start van de zeiltocht (Cruise-in-Company) richting Frederikshavn, Denemarken

31 juli - 3 augustus

Aankomst te Frederikshavn op 31 juli; feestelijke happenings

3 augustus

Zeilparade te Frederikshavn; start van de race richting Amsterdam, Nederland

10 - 14 augustus

Aankomst te Amsterdam op 10 augustus; festiviteiten met uitreiking van de Cutty Sark Trofee

14 augustus

Zeilparade te Amsterdam; start van een Cruise-in-Company richting Zeebrugge, België

16 - 20 augustus

Aankomst van de schepen te Zeebrugge op 16 augustus

20 augustus

Vertrek van de zeilschepen en zeilparade voor de kust van Knokke-Heist

Een kleurrijke verzameling zeilvaartuigen zal, gedurende vijf dagen, in de achterhaven van Zeebrugge afmeren en voor de talrijke bewonderaars het zeil in top halen.

La Sail Training Association (S.T.A.) et les Cutty Sark Tall Ships' Races

Écrit en 1790 par le poète écossais Robert Burns, le poème "Tom O' Shanter" raconte l'histoire de l'agriculteur du même nom qui, rentrant à cheval chez lui, rencontre un groupe de sorcières en train de danser en l'honneur du diable. L'une d'elles est particulièrement jolie et ne porte qu'une "cutty sark", terme écossais archaïque désignant une "minijupe". Voyant que Tom O' Shanter a le regard attiré par elle, elle se lance à sa poursuite et parvient in extremis à arracher la queue du cheval.

En 1869, l'écossais "Old White Hat" Willis baptise son clipper à thé "Cutty Sark" dans l'espoir que celui-ci sera aussi rapide que la sorcière du poème du XVIIIe siècle. Une effigie de celle-ci orne la proue du voilier. A l'époque, le commerce du thé a un caractère très compétitif, et les voyages de Chine en Angleterre sont de véritables courses contre la montre.

Pour illustrer mieux encore l'épisode narré par Robert Burns, lors d'une traversée particulièrement rapide, Willis fait placer une queue de cheval dans la main tendue de la figure de proue. Vers 1870-1880, le clipper à thé "Thermopylae" est le seul rival du "Cutty Sark".

Au début des années 1880, un nouveau marché s'ouvre aux rapides clippers: le transport de laine d'Australie en Angleterre. Pendant dix ans, le "Cutty Sark" va se montrer le plus rapide dans cet exercice.

En 1923, le navire, alors sous pavillon portugais, est acheté et rénové par le Capitaine anglais Wilfried Harry Dowman.

Au même moment, la maison londonienne Berry Bros. & Rudd s'appête à lancer sur le marché un whisky écossais de haute qualité. Le voilier "Cutty Sark" faisant alors la une de l'actualité, son nom est donné à ce whisky sur proposition de l'artiste écossais James McBey. Les négociants en vins se voient bientôt décerner la distinction réservée à la compagnie la plus performante à l'exportation.

L'idée d'organiser des courses pour les derniers grands voiliers est lancée par le Britannique Bernard Morgan en 1954. Sous son impulsion, le Capitaine Illingworth, un spécialiste des courses offshore, met en place le S.T.A. *International Race Committee*. Sa mission: organiser la première Tall Ships' Race de Torbay à Lisbonne. Dans la foulée du



succès de cette première épreuve, la *Sail Training Association* est mise sur pied en 1956. Dans un premier temps, elle va organiser des compétitions tous les deux ans. En 1958 ont lieu les courses Brest-La Corogne et Brest-Las Palmas. 1960 voit se dérouler la course Oslo-Ostende et 1962 la course Torbay-Rotterdam. A mentionner en 1964: les courses Plymouth-Lisbonne et Cascais-Les Bermudes, ainsi que la *Cruise-in-Company* Les Bermudes-New York.

Le retentissement international de ces manifestations n'a pas échappé aux responsables de Cutty Sark Scots Whisky. Par ailleurs, le nom Cutty Sark est indiscutablement lié au monde de la navigation à voile. En 1972, la *Sail Training Association*, en manque de fonds, est sur le point de devoir renoncer à l'organisation des Tall Ships' Races.

La firme Cutty Sark saisit l'occasion pour associer le nom de son whisky à leur survie. Depuis lors, Cutty Sark Scots Whisky est étroitement impliqué dans l'organisation des épreuves pour grands voiliers qui, sous la dénomination de *Cutty Sark Tall Ships' Races*, suscitent un énorme engouement auprès du public. Le parrainage de Cutty Sark a donné un véritable coup de fouet à la S.T.A.

Plusieurs pays ont créé une section locale de la S.T.A. pour régler les questions de leur participation au niveau national. Résultat: on dénombre aujourd'hui une STAN (Pays-Bas), une STAG (Allemagne), une ASTA (Amérique), une STAR (Russie), une APORVELA (Portugal), ainsi qu'une section en Norvège, en Finlande, en Suède, au Danemark, en Italie et au Japon. Début 1994, en collaboration avec les trois fédérations de yachting et l'ASBL Mercator, la Belgique se

dote de la STAB. La tradition maritime belge est ainsi enfin reconnue.

Les Cutty Sark Tall Ships' Races mettent parfaitement en lumière les principes de la S.T.A. D'une part, des marins de diverses nationalités s'affrontent en toute cordialité dans le cadre d'une course de voiliers. D'autre part, des liens d'amitié durables se nouent à quai. Les jeunes apprennent à apprécier la valeur d'une formation à la navigation à voile.

La condition première pour participer est que la moitié au moins de l'équipage soit constituée de jeunes de 16 à 25 ans.

Autre composante importante de l'événement: le "Crew Interchange" qui élargit le champ d'expérience des concurrents en leur faisant découvrir différents types de bâtiments. Enfin, les traditions maritimes, souvent méconnues, sont largement à l'honneur et les différences socio-culturelles gommées.

Réplique en argent du voilier écossais du XIXe siècle, le Trophée Cutty Sark est attribué à l'équipage du bateau qui, selon le jury, a le plus contribué à une bonne intelligence entre les peuples durant la course. Les capitaines de tous les bateaux participants désignent le lauréat, après concertation avec leurs équipages. Le fait qu'il ne soit pas lié à une épreuve confère à ce trophée un caractère particulier. Il a été décerné pour la première fois au quatre-mâts barque "Kruzenshtern", qui, en 1974, était le premier bateau russe à participer à la course.

Le "Mercator", sous les ordres du Commandant R. Ghys, a participé aux trois premières épreuves et s'est comporté honorablement. Après son désarmement, le "Zénobe Gramme" a repris le flambeau de la participation belge,

remportant le trophée en 1976. Lors de la traversée de l'Atlantique, par vent nul, l'"Erika", un ketch suisse de 62 tonnes avec 15 hommes à bord, et le "Kukri", un sloop de 44 pieds de l'armée britannique avec 12 hommes à bord, étaient en difficulté entre Ténériffe et les Bermudes, à court de vivres et de carburant.

Commandé par le lieutenant George Saille, le "Zénobe Gramme" s'est porté à leur secours et les a remorqués sur plus de 800 milles.

L'"Urania" (Pays-Bas) et le "Gladan" (Suède) ont chacun remporté deux fois le Trophée Cutty Sark. Le S/Y belge "Wandelaar III" a participé à ce grand événement en 1993.

Depuis peu, les voiliers qui ont remporté le trophée peuvent porter une banderole. Le "Zénobe Gramme" s'est vu attribuer la sienne en 1992 pour sa victoire en 1976.

La flotte Cutty Sark, l'apport des parrains, la couverture médiatique, l'appareil publicitaire et les ports organisateurs, tout contribue à faire de ces

compétitions de format mondial un happening captivant. La légende du "Cutty Sark" est encore bien vivante.

Cutty Sark Tall Ships' Races en mer du Nord - 1995 - Programme

15 juillet

Concentration des voiliers participants à Leith (Edimbourg), Ecosse

15 - 18 juillet

Festivités à Leith

18 juillet

Parade des voiliers à Leith; départ de la course, direction Bremerhaven, Allemagne

23 - 26 juillet

Arrivée des voiliers à Bremerhaven le 23 juillet; Festivités

26 juillet

Parade des voiliers à Bremerhaven

26 - 31 juillet

"Crew Interchange"; départ de la Cruise-in-Company, direction Frederikshavn, Danemark

31 juillet - 3 août

Arrivée à Frederikshavn le 31 juillet; Festivités

3 août

Parade des voiliers à Frederikshavn; départ de la course, direction Amsterdam, Pays-Bas

10 - 14 août

Arrivée à Amsterdam le 10 août; Festivités et remise du Trophée Cutty Sark

14 août

Parade des voiliers à Amsterdam; départ d'une Cruise-in-Company, direction Zeebrugge, Belgique

16 - 20 août

Arrivée des voiliers à Zeebrugge le 16 août

20 août

Départ des voiliers et parade devant la côte de Knokke-Heist

Pendant cinq jours, plusieurs voiliers mouilleront dans l'arrière-port de Zeebrugge et hisseront les voiles à bloc à l'intention du public.

URS

UNIE VAN REDDING- EN SLEEDIENST N.V.
UNION DE REMORQUAGE ET DE SAUVETAGE S.A.



"Brandhuis sleepboot "BRL GCF" 4.000 PK"

Havensleepdiensten in Antwerpen, Gent, Terneuzen, Vlissingen en Zeebrugge
Kust- en zeesleepwerk

Assistentie en toelevering voor de offshore industrie
Bergingswerkzaamheden op de Schelde en de Noordzee

Een vloot van meer dan 40 moderne sleepboten van 750 PK
tot een "anchor-handling open stern" hoogzesleepboot van 18.000 PK

URS-Jordaenskaai 15, B-2000 Antwerpen

Tel.: 03/205.17.00 - 541.02.44 - 541.33.66 - Fax: 03/225.15.54 - Tlx: 31.864

Filiaal: Gent - Tel.: 09/251.05.53 - 251.50.98 - Fax: 09/251.56.90

Agent: Zeebrugge ZSB n.v. Tel.: 050/54.25.35 - Fax: 050/55.08.40



Handel drijven met het buitenland houdt risico's in: fabricatiegebreken, wanbetalingen, devaluaties... plus juridische kluwens en politieke onzekerheden. Om uw onderneming daartegen te beschermen, werken wij samen met 3.000 plaatselijke correspondenten. Is de BBL daarom de voorkeurbank ?

BBL

Cutty Sark through the ages

Mention the name Cutty Sark to any one of the thousands of people here and they'll instantly think of either the 19th century tea clipper or the Scots Whisky firm which sponsors the race. But the name "Cutty Sark" actually dates back to 1790, and the epic poem "Tam O'Shanter" by Robert Burns, the famous Scottish poet. This tells the story of the farmer Tam's ride home on one stormy night, when he had the great misfortune to encounter a coven of witches, dancing for Satan's amusement. One of them was very attractive and wearing only a "cutty sark" (a term meaning short shirt, in old Scots; today we would say "mini skirt"). When "Cutty Sark" saw Tam spying on her, she chased after him. Tam rode at full speed, knowing that only by crossing running water - something a witch can't do - he could save himself. He managed it, but just only. Cutty Sark was fast enough to pull off the horse's tail as they crossed the bridge.

Sailing into history

When a new tea clipper was launched on the Clyde in 1869, her Scottish owner, known as "Old White Hat" Willis, named her Cutty Sark hoping that she would be as speedy as her namesake. The origins of the name were well-known, even to the ship's apprentices. For whenever she completed a particular fast passage, they would braid a mare's tail of rope and place it in the outstretched hand of the figurehead of the witch on the prow. They had many occa-

sions to do that during the 1870s and the 1880s, when Cutty Sark had only one rival on the high seas, the tea clipper Thermopylae. In fact, it was Thermopylae's recordbreaking time of 91 days in the return from China that had spurred Willis on to have Cutty Sark built, just in order to beat her. Unfortunately, the Suez Canal had recently been opened, saving the newfangled steamers 4000 miles each way on the tearun and allowing them to gradually take over all the trade from the clippers.

A decade of dominance

The early 1880s saw the opening of a new market requiring the fast delivery that only the clippers could provide, transporting wool to London from Australia. At this, Cutty Sark was untouchable. For ten years, Thermopylae didn't even come close. And after her first spectacular win, Cutty Sark received from her grateful owner a metal "trophy", in the shape of a short shirt. This gift had its practical side, it made an excellent weathervane. In 1907, the Thermopylae was given an honourable burial at sea, with all her flags flying. But Cutty Sark continued sailing under the Portuguese flag into the early 1920s, an admirable feat when the average working life of a tea clipper is only about ten years.

A new lease of life

In 1923, Cutty Sark was recognized in the Channel by a sea captain who had admired her since he was an apprentice. His subsequent purchase and renovation of the only clipper ship left afloat made headlines. Meanwhile, the partners in the family firm of Berry Bros. & Rudd, wine and spirit merchants, were discussing their plans to put a high quality Scots whisky on the export market. The well-known Scottish artist, James McBay, had been invited to design a label for the as yet unnamed whisky. He suggested the name "Cutty Sark". Since that day, Berry Bros. & Rudd's product has become as famous around the world as its namesake ever was.

A highly appropriate sponsorship

In contrast to the days when a ship-owner's fortune, and his crew's lives, depended on how the ship performed in the annual tea race, the modern Tall Ships' Race is conducted in a spirit of friendly rivalry. But these days, goodwill and worthwhile cause are not always enough to support such a huge event. In 1972, Berry Bros. & Rudd came to rescue of the Sail Training Association, which had asked them for funds to help keep the Races afloat. The Company have been closely involved with the growth and development of the Cutty Sark Tall Ships' Race ever since. Through their sponsorship, many thousands of young people from countries with vastly different political views, have experienced what the captains and crews of the old tea clippers could not: cheerful competition at sea and lasting friendships ashore.



Soorten van zeilschepen

De benaming van de zeilschepen hangt af van het aantal masten en van de wijze waarop deze masten getuigd zijn. Men kan de drie volgende hoofdgroepen onderscheiden :

A.

De zuiver vierkant getuigde zeilschepen, d.w.z. schepen die razeilen voeren aan iedere mast; daarnaast worden dan langsscheepse zeilen gevoerd aan de boegspriet en tussen de masten, alsmede een bezaanszeil aan de achterste mast.

B.

De zuiver langsscheeps getuigde zeilschepen, d.w.z. schepen die aan geen van de masten razeilen voeren, doch alleen langsscheepse zeilen.

C.

Schepen die zowel langsscheepse als razeilen voeren, dus een combinatie van A en B, met dien verstande, dat één of meer masten van ra's voorzien zijn, terwijl de overige masten alleen langsscheeps getuigd zijn.

1. Zeilschepen met drie masten

Het fregat of volschip (1)

De drie masten zijn alle voorzien van ra's. De boegspriet is al dan niet met een kluiverboom verlengd. De namen van de masten zijn in volgorde van voor- naar achterschip : fokke-, grote en kruismast.

De bark (2)

Dit schip is, evenals het fregat of volschip, voorzien van drie masten en een boegspriet. De fokke- en grote mast zijn op overeenkomstige wijze als bij het fregat getuigd, dus voorzien van ra's. De derde mast, die hier niet kruismast, maar bezaans- of barkmast heet, is alleen langsscheeps getuigd.

De schoenerbark of barkentijn (3)

De voorste mast (fokkemast) is volledig vierkant getuigd; de grote en bezaansmast voeren alleen langsscheepse zeilen, nl. gaffelzeilen met gaffeltopzeilen.

2. Vier-, vijf- en meermast-schepen

Het viermastvolschip (4)

Het viermastvolschip heeft een boegspriet en vier vierkant getuigde masten. Op de boegspriet, al dan niet verlengd met kluiverboom, worden de gebruikelijke kluivers gevoerd; tussen de masten de stagzeilen; aan de achterzijde van de jagermast vaart de bezaan.

De viermastbark (5)

In tegenstelling tot het hierboven beschreven viermastvolschip, is bij dit vaartuig de jager-(vierde)-mast alleen langsscheeps getuigd; de fokke-, grote, en kruismast zijn volledig vierkant getuigd. Aan de jagermast vaart een bezaan met een gaffeltopzeil.

Het vijfmastvolschip (6)

Dit schip voert vijf volledig vierkant getuigde masten en heeft een boegspriet. Er is slechts één dergelijk schip in de vaart geweest, nl. de "Preussen" van de rederij Laeisz in Hamburg.

De vijfmastbark (7)

Dit zeilvaartuig heeft vijf masten en een boegspriet. De eerste vier masten zijn volledig vierkant getuigd, de vijfde mast voert slechts langsscheepse zeilen.

3. Zeilschepen met twee masten

De brik (8)

De brik is een zeilschip voorzien van een boegspriet en twee volledig vierkant getuigde masten.

De polakkerbrik is een licht getuigde brik, waarbij de masten en stengen uit één stuk zijn vervaardigd.

De schoenerbrik of brigantijn (9)

Deze schepen voeren slechts één vierkant getuigde mast, nl. de fokkemast, terwijl aan de grote mast slechts langsscheepse zeilen worden gevoerd.

De schoener of topzeilschoener (10)

Deze vaartuigen hebben twee masten en een boegspriet, waarbij de fokkemast gedeeltelijk vierkant is getuigd.

De gaffelschoener en gaffeltopzeilschoener (11)

De schepen van deze beide types voeren alleen langsscheepse zeilen.

De kits (12)

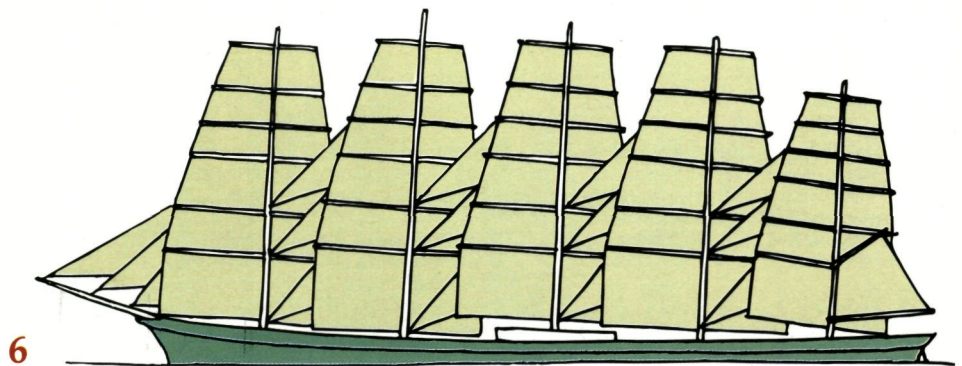
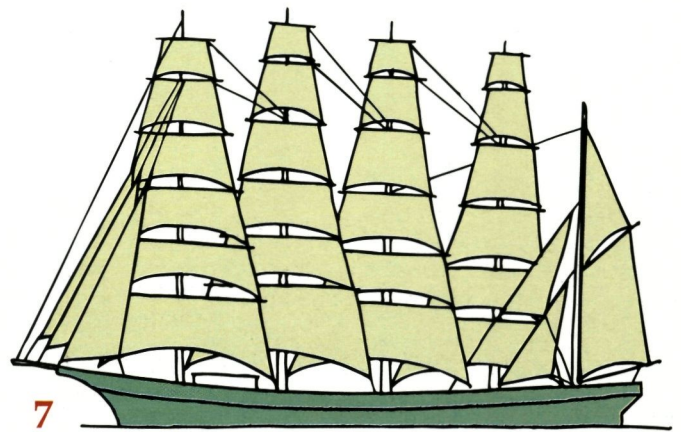
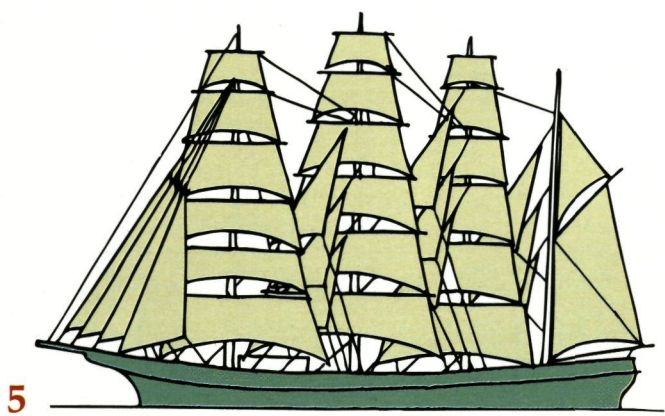
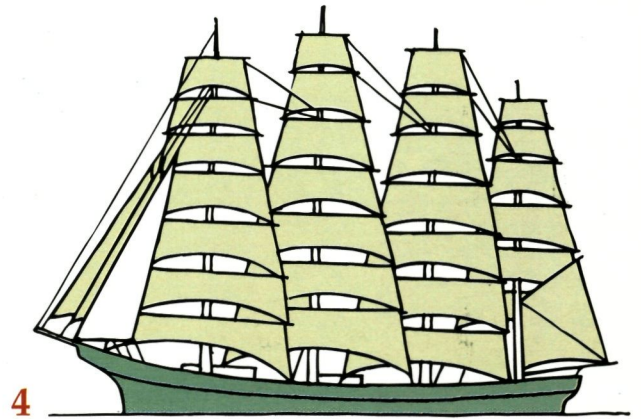
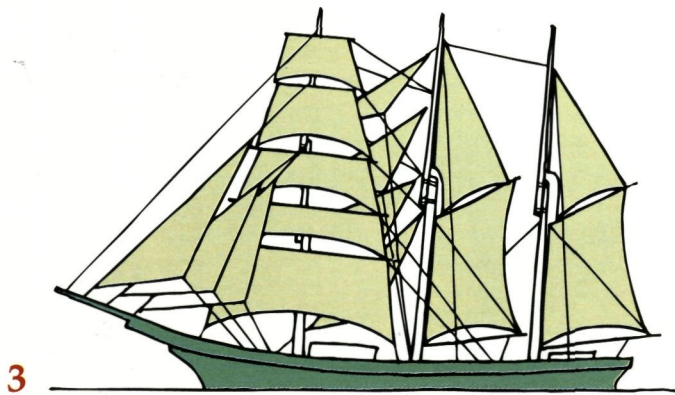
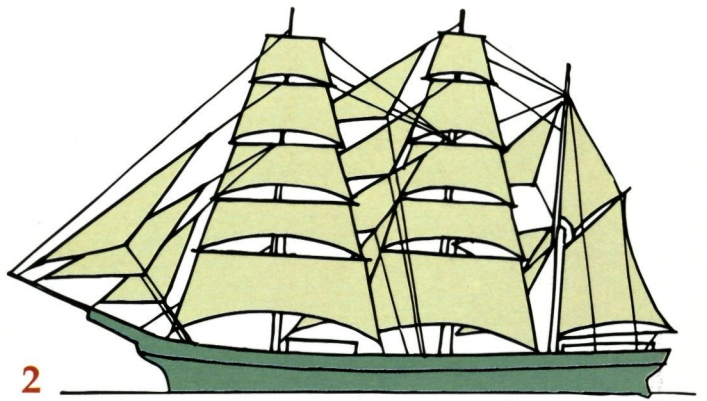
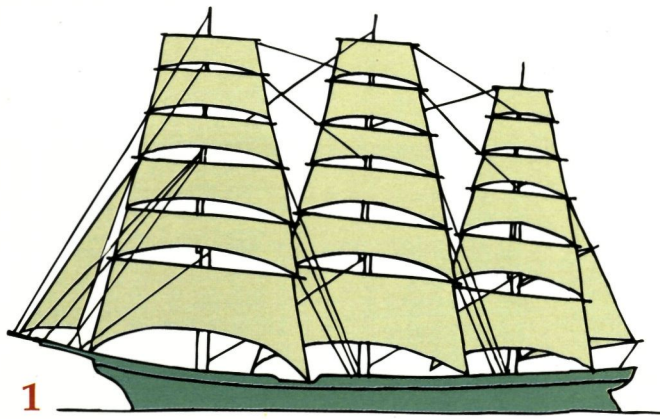
Kitsen hebben twee langsscheeps getuigde masten; de bezaansmast (achterste mast) staat voor het roer.

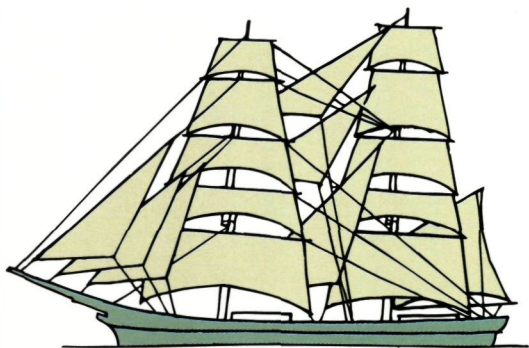
4. Zeilschepen met één mast

De sloep (13)

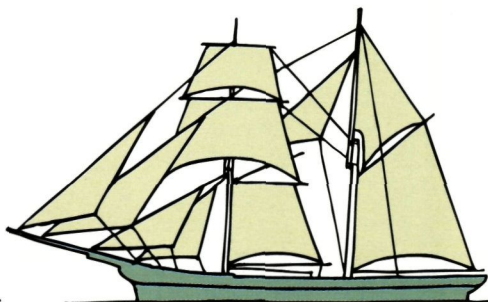
Dit scheepstype heeft één langsscheeps getuigde mast met één voorzeil.

Wijze van tuigen	Grootte
schoeners	tot en met 500 brt
schoenerbarken	300-1200 brt
barken	600-2600 brt
fregatten	1200-3000 brt
viermastbarken	2000-4000 brt
viermastvolschepen	3000-4500 brt
viijfmastbarken	3700-4800 brt
viijfmastvolschepen	4600-5000 brt

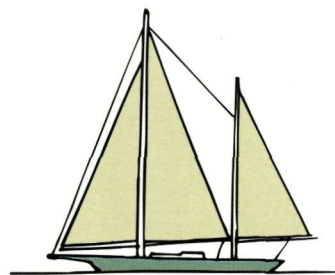




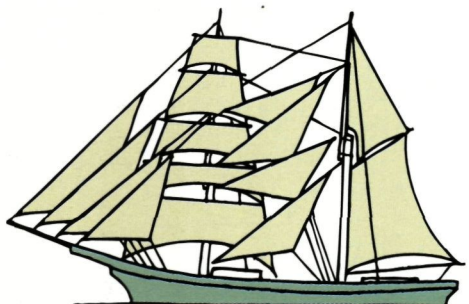
8



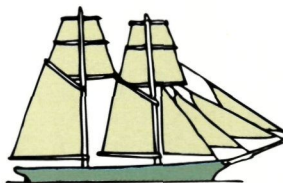
10



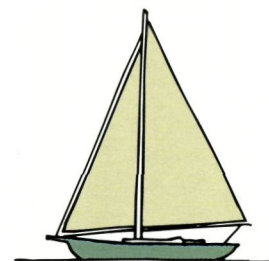
12



9



11



13



De Vlaamse Kusttram

zonder zorgen... zicht op zee...



Comfortabel, snel en zorgeloos rijden

Vergeet de files en de stress, en laat je vierwielers gerust op stal tijdens je vakantie. De Lijn biedt je een instapklaar alternatief: De Vlaamse Kusttram. Daarmee kun je snel, comfortabel en milieuvriendelijk overal heen aan onze Vlaamse kust.

Je chauffeur van Knokke tot De Panne

De Vlaamse Kusttram brengt je tot in het hartje van elke badplaats. Bijna elke kilometer is er een halte. Zo hoef je nooit ver te stappen. Ook wachten duurt nooit lang. Markten, badplaatsen, evenementen of hotels, je bereikt ze vlot en snel. En een ticket is helemaal niet duur!

Een overzicht vind je in het gratis Vlaamse Kusttram Magazine en in alle Lijnwinkels of bel even het infonummer van De Lijn **059/56.53.53**.

Voordelige formules,
prijzen, speciale
attracties

Voor iedere veiligheidsopdracht...

- Statische en mobiele bewaking
- Alarm -monitoring en -interventie
- Waardentransport en -behandeling
- Security audits en opleiding



de juiste agent...



Omdat het om veiligheid gaat

REGIONALE DIRECTIES:
Brussel - Genevestraat 512 - 1030 Brussel - Tel.: 02/216.50.90 - Fax: 02/216.62.57
Antwerpen - Windmolenstraat 73 - 2660 Hoboken - Tel.: 03/830 16 87 - Fax: 03/830 45 42
La Louvière - Parc Industriel Strépy-Bracqneiges - 7110 Strépy - Tel.: 06/467 85 21 - Fax: 06/467 87 02
MAATSCHAPPELIJKE ZETEL: Genevestraat 512 - 1030 Brussel - Tel.: 02/216.50.90 - Fax: 02/216.62.57
KANTOREN IN: Zeebrugge, Kortrijk, Gent, Hasselt, Luik, Aalst en Leuven.

mainil, de bie & partners

TUIGPLAN

1. voorkluiver
2. buitenkluiver
3. achterkluiver
4. voorstengestagzeil
5. fok
6. voorondermarszeil
7. voorbovenmarszeil
8. vooronderbramzeil
9. voortopbramzeil
10. voorbovenbramzeil
11. grootstengestagzeil
12. grootbramstengestagzeil
13. grootbovenbramstengestagzeil
14. grootzeil
15. grootondermarszeil
16. grootbovenmarszeil
17. grootonderbramzeil
18. groottopbramzeil
19. grootbovenbramzeil
20. kruisstengestagzeil
21. grietjesstengestagzeil
22. bovengrietjesstengestagzeil
23. begijn(zeil)
24. onderkruiszeil
25. bovenkruiszeil
26. grietje
27. bovengrietje
28. bovenbovengrietje
29. bezaanstagzeil
30. bezaanstengestagzeil
31. vlieger
32. onderbezaan
33. gaffeltopzeil
34. fokkemast
35. grote mast
36. kruismast
37. bezaansmast
38. gaffel
39. bezaansboom

GREEMENT

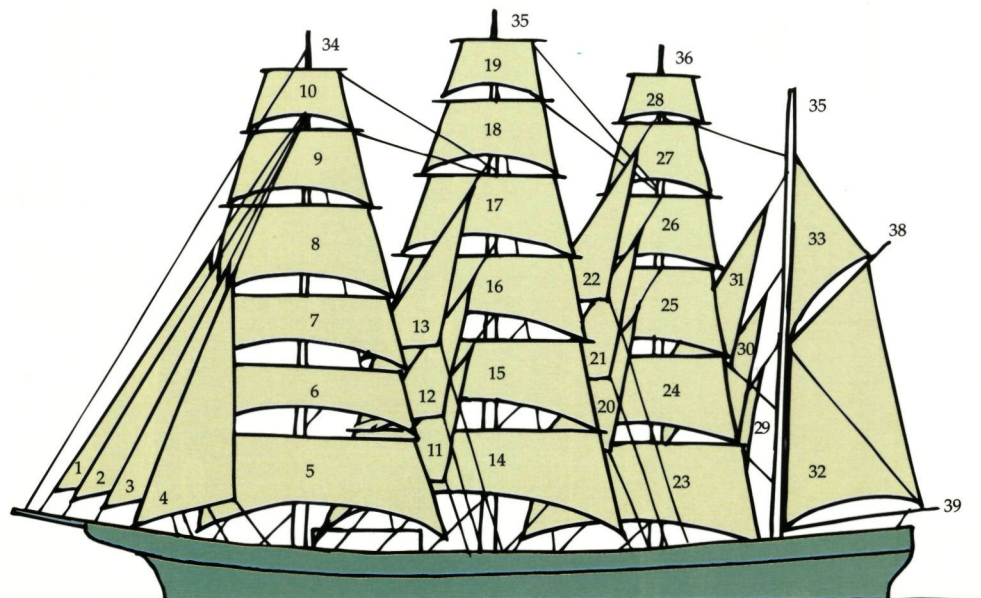
1. clinfoc
2. grand foc
3. faux foc
4. petit foc
5. misaine
6. hunier inférieur
7. hunier supérieur
8. petit perroquet inférieur
9. petit perroquet supérieur
10. petit cacatois
11. grand-voile d'étai
12. contre-voile d'étai (voile d'étai de perroquet)
13. voile d'étai de cacatois
14. grand-voile
15. grand hunier inférieur
16. grand hunier supérieur
17. grand perroquet inférieur
18. grand perroquet supérieur
19. grand cacatois
20. voile de misaine
21. foc d'artimon
22. perruche
23. voile de fortune
24. perroquet de fougue inférieur
25. perroquet de fougue supérieur
26. perruche inférieure
27. perruche supérieure
28. cacatois de perruche
29. voile barrée
30. tape-cul
31. perroquet de fougue
32. brigantine
33. brigantine supérieure
34. mât de misaine
35. grand mât
36. mât (de perroquet) de fougue
37. mât de tape-cul
38. corne de la brigantine
39. gui de la brigantine

TAKELUNG

1. Vorklüver
2. Außenklüver
3. Achterklüver
4. Vor-Stengestagsegel
5. Fock
6. Vor-Untermarssegel
7. Vor-Obermarssegel
8. Vor-Unterbramsegel
9. Vor-Toppbramsegel
10. Vor-Oberbramsegel
11. Groß-Stengestagsegel
12. Groß-Bramstengestagsegel
13. Groß-Oberbramstengestagsegel
14. Großsegel
15. Groß-Untermarssegel
16. Groß-Obermarssegel
17. Groß-Unterbramsegel
18. Groß-Toppbramsegel
19. Groß-Oberbramsegel
20. Quer-Stengestagsegel
21. Besanstengestagsegel
22. Ober-Besanstengestagsegel
23. Beginesegel
24. Unter-Quersegel
25. Ober-Quersegel
26. Unter-Bramsegel
27. Ober-Bramsegel
28. Royal-Bramsegel
29. Besanstagsegel
30. Besanstengestagsegel
31. Besanbramsegel
32. Unter-Besan
33. Gaffeltoppsegel
34. Fockmast
35. Großmast
36. Achtermast
37. Besanmast
38. Gaffel
39. Besanbaum

RIGGING

1. flying jib
2. outer jib
3. inner jib
4. jib
5. foresail (forecourse)
6. lower fore topsail
7. upper fore topsail
8. lower fore topgallant sail
9. upper fore topgallant sail
10. fore royal
11. forward main topmast staysail
12. forward main topgallant staysail
13. forward main royal staysail
14. forward mainsail (forward maincourse)
15. lower forward main topsail
16. upper forward main topsail
17. lower forward main topgallant sail
18. upper forward main royal
19. forward main royal
20. main topmast staysail
21. main topgallant staysail
22. main royal staysail
23. mainsail (maincourse)
24. lower main topsail
25. upper main topsail
26. lower main topgallant sail
27. upper main topgallant sail
28. main royal
29. mizzen staysail
30. mizzen topmast staysail
31. mizzen topgallant staysail
32. spanker
33. gaff topsail
34. foremast
35. mainmast
36. mizzen mast
37. aftermast
38. spanker gaff
39. spanker boom



Types de voiliers

Le nom d'un bateau à voiles dépend du nombre de ses mâts et de leur gréement. On peut distinguer trois grands groupes de voiliers:

A.

Les voiliers gréés exclusivement à voiles carrées, c.-à-d. des voiliers qui portent des voiles carrées sur chaque mât ainsi que des voiles auriques au beaupré et entre les mâts, une brigantine étant enverguée au mât d'artimon.

B.

Les voiliers à gréement exclusivement aurique, c.-à-d. des voiliers ne portant pas de voiles carrées sur aucun de leurs mâts, mais uniquement des voiles auriques.

C.

Les voiliers qui portent tant des voiles carrées qu'auriques, autrement dit une combinaison de A et de B, avec cette réserve qu'un ou plusieurs mâts sont gréés à voiles carrées tandis que les autres le sont à voiles auriques seulement.

1.

Les voiliers à trois mâts

La frégate ou trois-mâts carré (1)

C'est un voilier dont les trois mâts portent tous des voiles carrées. Le beaupré est prolongé ou non par un bâton de foc. Les noms des mâts sont, de l'avant vers l'arrière, le mât de misaine, le grand mât et le mât de fougue.

Le barque (2)

A l'instar de la frégate ou trois-mâts carré, le barque est pourvu de trois mâts et d'un beaupré. Sa misaine et son grand mât sont gréés de la même manière que sur la frégate, ce qui veut dire qu'ils portent des voiles carrées. Appelé non mât de fougue, mais mât de tape-cul ou de brigantin, le troisième mât est gréé exclusivement à voiles auriques.

La barque goélette ou barquentine (3)

Le mât de misaine est entièrement gréé à voiles carrées; le grand mât et le mât de tape-cul sont gréés à voiles auriques uniquement, soit des brigantines (ou voiles à corne) doublées de brigantines supérieures.

2.

Les voiliers à quatre mâts, cinq mâts et plus

Le quatre-mâts carré (4)

Le quatre-mâts carré comprend un beaupré et quatre mâts gréés à voiles carrées. Prolongé ou non par un gui de foc, le beaupré porte les focs habituels; les voiles d'étai sont placées entre les mâts et à l'arrière du mât de tape-cul, on trouve une brigantine.

Le quatre-mâts barque (5)

Au contraire du quatre-mâts carré décrit ci-dessus, le quatrième mât (tape-cul) de ce voilier est gréé à voiles auriques uniquement; la misaine, le grand mât et le mât de fougue sont entièrement gréés à voiles carrées. Le mât de tape-cul porte une brigantine doublée d'une brigantine supérieure.

Le cinq-mâts carré (6)

Ce voilier possède un beaupré et porte cinq mâts entièrement gréés à voiles carrées. Un seul voilier de ce type a été mis en ligne, le "Preussen".

Il a été construit par la société d'armement hambourgeoise Laeisz.

Le cinq-mâts barque (7)

Ce voilier possède cinq mâts et un beaupré. Les quatre premiers mâts sont intégralement gréés à voiles carrées et le cinquième porte uniquement des voiles auriques.

3.

Les voiliers à deux mâts

Le brick (8)

Le brick est un voilier doté d'un beaupré et de deux mâts entièrement gréés à voiles carrées. La polacre est un brick à gréement léger dont les mâts et les mâts de hune sont faits d'une seule pièce (mâts à pible).

Le brick-goélette ou brigantin (9)

Ces voiliers ne portent qu'un seul mât gréé à voiles carrées, celui de misaine, tandis que le grand mât est uniquement équipé de voiles auriques.

Le schooner ou goélette à hunier (10)

Ces vaisseaux possèdent deux mâts et un beaupré, le mât de misaine étant en partie gréé à voiles carrées.

Les goélettes franches (11)

Les voiliers de ce type utilisent uniquement des voiles auriques.

Le ketch (12)

Le ketch possède deux mâts gréés à voiles auriques; le mât de tape-cul (le mât arrière) est en avant du gouvernail.

4.

Les voiliers à un mât

Le sloop ou sloup (13)

Ce type d'embarcation ne comprend qu'un mât. Il est gréé à voiles auriques avec un seul foc à l'avant.

Type de gréement	Tonnage
schooners	jusqu'à 500 tjb
barques goélettes	300-1200 tjb
barques	600-2600 tjb
frégates	1200-3000 tjb
quatre-mâts barques	2000-4000 tjb
quatre-mâts carrés	3000-4500 tjb
cinq-mâts barques	3700-4800 tjb
cinq-mâts carrés	4600-5000 tjb

Arten von Segelschiffen

Die Bezeichnung der Segelschiffe richtet sich nach der Zahl der Masten und der Art der Takelung. Es können folgende drei Hauptgruppen unterschieden werden:

A.
Ausschließlich rechteckig getakelte Segelschiffe, d.h. Schiffe mit Rahsegeln an jedem Mast und längsschiffs angeordneten Segeln am Bugspriet und zwischen den Masten und einem Besansegel am hintersten Mast.

B.
Ausschließlich längsschiffs getakelte Segelschiffe, d.h. Schiffe, bei denen an keinem einzigen Mast Rahsegel gesetzt werden. Die Segel werden nur längsschiffs getakelt.

C.
Schiffe, die eine Kombination von A. und B. sind, d.h. Schiffe mit längsschiffs getakelten und Rahsegeln, wobei einer oder mehrere Rahmasten vorgesehen sind und die übrigen Masten nur längsschiffs getakelt sind.

1. Dreimast-Segelschiffe

Die Fregatte oder das Vollschiiff (1)
Es handelt sich um ein Segelschiff mit drei Rahmasten. Das Bugspriet kann mit einem Klüverbaum verlängert sein. Die Masten werden - vom Vorder- zum Achterschiff - als Fock-, Groß- und Hintermast bezeichnet.

Die Bark (2)
Dieses Schiff hat wie die Fregatte oder das Vollschiiff drei Masten und ein Bugspriet. Fock- und Großmast sind ähnlich wie bei der Fregatte getakelt, also mit Rahen. Der dritte Mast, der bei diesem Schiff nicht Hintermast, sondern Besan- oder Barkmast genannt wird, ist nur längsschiffs getakelt.

Die Schonerbark oder Barkentine (3)
Nur der vordere Mast (Fockmast) ist komplett rechteckig getakelt. Der Groß- und Besanmast haben nur längsschiffige Segel, nämlich Gaffelsegel mit Gaffeltoppsegeln.

2. Vier-, Fünf- und Mehrmast-schiffe

Das Viermast-Vollschiiff (4)
Das Viermast-Vollschiiff hat ein Bugspriet und vier rechteckig getakelte Masten. Am Bugspriet - mit oder ohne Klüverbaum-Verlängerung - befinden sich die üblichen Klüver und zwischen den Masten die Stagsel. Hinter dem vierten Mast befindet sich der Besan.

Die Viermast-Bark (5)
Bei diesem Schiff ist der vierte Mast im Gegensatz zu dem oben beschriebenen Viermast-Vollschiiff nur längsschiffs getakelt. Fock-, Groß- und Hintermast sind völlig rechteckig getakelt. Am vierten Mast befindet sich ein Besan mit einem Gaffeltoppsegel.

Das Fünfmast-Vollschiiff (6)
Dieses Schiff hat fünf völlig rechteckig getakelte Masten und ein Bugspriet. Nur ein einziges Schiff dieser Bauart ist in See gestockt, nämlich die "Preussen" der Reederei Laeisz in Hamburg.

Die Fünfmast-Bark (7)
Dieses Segelschiff hat fünf Masten und ein Bugspriet. Die ersten vier Masten sind völlig rechteckig getakelt, der fünfte Mast hat ausschließlich längsschiffig gesetzte Segel.

3. Zweimast-Segelschiffe

Die Brigg (8)
Die Brigg ist ein Segelschiff mit einem Bugspriet und zwei völlig rechteckig getakelten Masten. Die Polacker-Brigg ist eine leicht getakelte Brigg, bei der die Masten und Stengen aus einem Stück bestehen.

Die Schonerbrigg oder Brigantine (9)
Diese Schiffe haben nur einen rechteckig getakelten Mast, nämlich den Fockmast. Der Großmast ist nur mit längsschiffigen Segeln getakelt.

Der Schoner oder Toppsegelschoner (10)
Dieses Schiff hat zwei Masten und ein Bugspriet, der Fockmast ist teilweise rechteckig getakelt.

Der Gaffelschoner und Gaffeltoppsegelschoner (11)
Diese beiden Schiffstypen sind nur mit längsschiffigen Segeln getakelt.

Die Ketsch (12)
Ketsch-Segelschiffe haben zwei längsschiffig getakelte Masten. Der Besanmast (Hintermast) befindet sich vor dem Ruder.

4. Einmast-Segelschiffe

Die Schlup (13)
Dieser Schiffstyp hat einen längsschiffs getakelten Mast mit einem Vorsegel.

Takelungsart	Größe
Schoner	bis 500 BRT
Schonerbarken	300 - 1200 BRT
Barken	600 - 2600 BRT
Fregatten	1200 - 3000 BRT
Viermast-Barken	2000 - 4000 BRT
Viermast-Vollschiiffe	3000 - 4500 BRT
Fünfmast-Barken	3700 - 4800 BRT
Fünfmast-Vollschiiffe	4600 - 5000 BRT

Types of sailing ships

Sailing ships are classified according to the number of masts and the way in which they are rigged. Three main classes can be distinguished:

A.

Square-rigged sailing ships (square riggers), i.e. ships which carry square (or rectangular) sails on all masts. They may also carry fore-and-aft sails on the bowsprit and between the masts, together with a spanker on the mizzen mast.

B.

Fore-and-aft-rigged ships, i.e. ships with all sails rigged fore-and-aft, without any square sails.

C.

Ships with both square-rigged and fore-and-aft-rigged masts, i.e. combinations of A and B. One or more of the masts carries square sails, while the other masts are rigged fore-and-aft.

1.

Three-masted sailing ships

Full-rigged ship (1)

A full-rigged ship is a ship with three masts, all square-rigged. The three masts are named (from bow to stern) the foremast, main mast and mizzen mast.

The bowsprit may or may not be extended by a jib boom.

Barque (2)

Like a full-rigged ship, a barque also has three masts and a bowsprit. The foremast and main mast are rigged in the same way as a full-rigged ship, but the third mast, the so-called aftermast, is rigged fore-and-aft.

Barque schooner or barkentine (3)

The foremast only is square-rigged. The main and mizzen masts carry only fore-and-aft-rigged sails, termed gaff sails and gaff topsails.

2.

Four-masted and five-masted

Four-masted full-rigged sailing ship (4)

A four-masted full-rigged sailing ship carries a bowsprit and four masts with square sails. The usual jibs sails are carried between the foremast and bowsprit, which may be extended by a jib boom. Between the masts are staysails.

A spanker is carried on the mizzen.

Four-masted barque (5)

In contrast to the four-masted full-rigged sailing ship, in the four-masted barque the mizzen mast is rigged fore-and-aft. The foremast, forward mainmast and mainmast are all square-rigged.

The mizzen mast carries a spanker and a gaff topsail.

Five-masted full-rigged sailing ship (6)

This ship carries five fully square-rigged masts and has a bowsprit. Only one such ship ever sailed, namely the "Preussen", built by the Laeisz yard in Hamburg.

Five-masted barque (7)

This ship has five masts and a bowsprit. The first four masts are square-rigged, while the mizzen mast is rigged fore-and-aft.

3.

Two-masted sailing ships

Brig (8)

A brig is a sailing ship with a bowsprit and two square-rigged masts. A polacre (or polacca) is a light-rigged brig, with the masts and topmasts being made of a single section.

Brig schooner or brigantine (9)

A brigantine (hermaphrodite brig) has two masts, the foremast being square-rigged and the mainmast being fore-and-aft-rigged.

Schooner or topsail schooner (10)

This type of ship has two masts and a bowsprit, with the foremast being partly square-rigged.

Schooner (11)

A schooner has two masts, both fore-and-aft-rigged.

Ketch (12)

A ketch is a fore-and-aft-rigged, two-masted vessel, with the mizzen or jigger mast to the fore of the rudder post.

4.

Single-masted sailing ships

Sloop (13)

A sloop has a single mast, rigged fore-and-aft, carrying a single jib and a mainsail.

Type of rigging	Size
schooner	up to 500 grt
barque schooner	300-1200 grt
barque	600-1200 grt
three-masted	
full-rigged sailing ship	1200-3000 grt
four-masted barque	2000-4000 grt
four-masted	
full-rigged sailing ship	3000-4500 grt
five-masted barque	3700-4800 grt
five-masted	
full-rigged sailing ship	4600-5000 grt

Enkele historische gegevens over de zeilschepen

ALEXANDER VON HUMBOLDT

De beroemde marine architect Frederick Middendorf, destijds directeur van het Duitse Lloyd, kon in 1906 niet vermoeden dat zijn ontwerp 80 jaar later, niet alleen qua vormgeving, maar ook qua kleurenesthetiek, een buitenbeentje zou vormen in de zeilschepenwereld.

De doeltreffende opbouw en smaakvolle tooi zijn tot een harmonieus geheel samengesmolten.

Daarvan getuigt de vorm van de scheepsrump, die de golfslagen van de Baltische Zee en Noordzee perfect kan incasseren. De "Alexander von Humboldt" kon zonder problemen zijn taak als lichtschip vervullen.

De vijfmastbark was het grootste zeilvaartuig ooit ontworpen.

De "Alexander von Humboldt" werd op 4 januari 1957 door de Finse "Satu" en op 17 september 1986, door de Liberiaanse "Ocean Wind", aangevaren. Kapitein Manfred Hovener, hoogleraar en oprichter van het Duitse S.T.A., kon in 1986 het plan om het zeilschip uit de vaart te nemen, verijdelen. Hij zag in het vaartuig een ideaal zeilschip voor de Duitse jeugd. Het enthousiasme van sponsors en deskundige advies van ervaren kapiteins van zeilschepen, gestationeerd rond de Weser, resulteerden in een verbouwing tot groene driemastbark. Oorspronkelijk zou deze onder de naam "Confidentia" varen. Die naam droeg het slechts enkele dagen, tijdens een korte kustreis tussen Willemshaven en Bremerhaven, waar het door Motorenwerke GmbH tot bark werd verbouwd. In 1988 leverde het Duitse Lloyd een certificaat af.

Onder het beheer van S.T.A. Duitsland werd de "Alexander von Humboldt" een felle concurrent in de Cutty Sark Tall Ships' Races.

Tijdens de zomermaanden worden jeugdritten in de Noord- en Baltische Zee georganiseerd. De wintermaanden worden meestal op de Canarische Eilanden doorgebracht.

De "Alexander von Humboldt" is een zeilschip, zijn doopnaam van een (natuur)wetenschappelijk navorser, diplomaat, medestichter van de universiteit van Berlijn en grondlegger van de wetenschappelijke aardrijkskunde, meer dan waardig.

AMERIGO VESPUCCI

De "Amerigo Vespucci" is genoemd naar de beroemde Florentijnse ontdekkingsreiziger die tussen 1497 en 1504 vier reizen ondernam naar Zuid-Amerika en die, mede door zijn zeer precieze beschrijving van het nieuwe continent, lange tijd is aanzien als de ontdekker van Amerika.

Opmerkelijk is de rijke opsmuk die het vaartuig een historisch uiterlijk verleent. Zo siert het beeld van Amerigo Vespucci de boeg van dit imposante schip.

Het snijwerk aan de achterstevan en de aankleding van het interieur doen bijna vergeten dat het een opleidingsschip betreft. De twee lichtgekleurde poortbanden in de zijden zorgen voor een zonderling kleurenspeel.

Het zeilschip is in 1930, naar een ontwerp van Luitenant-Kolonel Francesco Rotundi, als schoolschip voor de Academia Navale in Livorno gebouwd (het zusterschip "Cristoforo Colombo" liep reeds in 1928 van stapel maar werd na het einde van de Tweede Wereldoorlog aan Rusland afgestaan).

In 1964 werd een intensieve opknappbeurt uitgevoerd.

Dit stalen driemastvolschip, lijkend op een houten vaartuig met hoog en smal takelwerk uit het begin van de 19de eeuw, steekt een flink eind boven water uit. Deze bouw was noodzakelijk om op dit 4100 ton metende schip een zo groot mogelijk aantal mensen te kunnen herbergen. Boven de waterlijn liggen drie doorlopende dekken.

De "Amerigo Vespucci" is als volschip vierkant getuigd, d.w.z. dat de zeilen aan de fokkemast, grote mast en bezaansmast haaks op de romp van het schip staan.

CREOULA

Deze Portugese viermastschoener uit 1937 werd door de eigenaars Parceria Geral De Pescas Lda. ingeschakeld bij de kabeljauwvisvangst nabij Groenland en Newfoundland. Tussen 1937 en 1973 werden 37 campagnes ondernomen.

In 1979 vatte het Ministerie van de Visserij het plan op om aan boord een museum in te richten. Een expertise van de romp bracht echter nog een soliede structuur en perfecte staat van conservatie aan het licht, zodat de voorkeur werd gegeven aan een functie als opleidings-

schip. De "Creoula" zou voortaan het mediterrane klimaat verkiezen om een zeilopleiding te geven aan de Portugese jeugd en om als schoolschip te fungeren voor toekomstige vissers.

Het zeilschip werd in 1987 uitgerust met een vernieuwde accommodatie en werd aan het Ministerie van Nationale Defensie overgeleverd. In 1992 volgde een transformatie van het middenschip; één van de ruimtes voor de kadetten werd tot een bibliotheek en klaslokaal verbouwd. Thans telt het schip drie verblijven voor de kadetten.

Oud en nieuw gaan perfect samen, vermits het oorspronkelijk uitzicht niet werd tenietgedaan.

Thans fungeert de "Creoula", onder het beheer van de Portugese Sail Training Association en Zeemacht, als opleidingschip voor zowel Portugese burgers als kadetten. Soms neemt het deel aan de Cutty Sark Tall Ships' Races.

De uitrusting met vier masten weerstaat zonder problemen de strenge weerstanden, zodat het in races vaak een snelheid van meer dan 14 knopen haalt.

DAR MLODZIEZY "Geschenk van de jeugd"

Dit opleidingsschip, een ontwerp van het Zygmunt Choren-team en eigendom van de Marine Academie van Koopvaardij van Gdynia, is qua vormgeving gebaseerd op de succesvolle, maar kleinere "Pogoria".

Het is ontworpen om de beroemde "Dar Pomorza", "Geschenk van de Poolse Zeestaten", op te volgen.

De officiële indienstname in 1982 betekende het startsein voor een reeks opmerkelijke participaties aan zeil-evenementen.

Een eerste zege behaalde het zeilschip in 1982 in de Cutty Sark Tall Ships' Race van Falmouth naar Lissabon, Vigo en Southampton. De bijzondere "Fairplay Trophée" werd toegekend omdat de "Dar Mlodziezy" een yacht in nood ter hulp snelde.

Verliezen we ook de zeilparade in Osaka, n.a.v. de 400ste verjaardag van de Japanse haven in 1983, niet uit het oog. Kort na de terugvaart uit Japan, voer de "Dar Mlodziezy" richting Canada.

We schrijven 1984.

De regatta's "Operation Sail 1985" te Amsterdam en te Newcastle vullen de indrukwekkende lijst aan.



De deelname aan de feestelijkheden ter ere van het 200-jarig bestaan van Australië bleef eveneens niet onopgemerkt. Met volle zeilen voer de "Dar Młodzieży" onder de Sydney Harbour Bridge, dat met slechts een diepte van één meter onder de kiel van het schip.

Vanuit Port Wellington zette de "Dar Młodzieży" koers naar Buenos Aires, Paranagua, Las Palmas, Rotterdam en Gdynia. We tekenen 1988. Tijdens de reis sleepte het zeilschip de "Boston Teapot Trophee" in de wacht, als bekroning van het afleggen van het langste zeiltraject in 1988.

In 1989 lag de "Dar Młodzieży" voor anker bij Rouen, om deel te nemen aan de prestigieuze manifestatie "Les voiles de la Liberté", dit in het kader van de feestelijkheden "200 jaar Franse Revolutie" en "de Declaratie van de rechten van de mens en de burger".

Deze festiviteiten en races beletten het schip echter niet zijn oorspronkelijke functie te vervolgen. De opleiding van officieren van de Koopvaardij, in de Baltische, Europese en Amerikaanse wateren, gaat onverwijld door.

Het succes van de "Dar Młodzieży" werd bekroond met het ontwerp van vijf zusterschepen, allen onder het beheer van Rusland en op de scheepswerf van Gdansk gebouwd. Kleine modificaties wat het zeilontwerp en de dekstructuur betreft, vormen het enige onderscheid met het moederschip.

De "Dar Młodzieży" schrijft ontegensprekelijk een nieuw hoofdstuk in het boek van de Poolse maritieme geschiedenis.

EENDRACHT II

Deze driemastgaffelschoener, eigendom van de BV "Twaalf Provinciën" en uitgebaat door de Stichting "Het Zeilend Zeeschip", is het tweede vaartuig met de naam "Eendracht". Het eerste, een tweemasttopzeilschoener, werd in 1989 verkocht aan Duitsland en vaart nog steeds onder de naam "Johann Smidt" voor de "Clipper-Deutscher Jugendwerk zu See e.V."

Het succes van de organisatie gaf aanleiding tot de bouw van een groter opleidingsschip, volgens een opvallend en ergonomisch design geconcipieerd. Het kon nu ook als charter-vaartuig worden ingeschakeld. Er was plaats voor een vaste bemanning van 15 personen en voor 40 kadetten. In 1989 werd in Hardinxveld de kiel gelegd en de scheepswerk te water gelaten. Een verdere opbouw volgde op de scheepswerf Damen in Gorinchem.

Nog in hetzelfde jaar vond de officiële doop plaats.

Het is ontegensprekelijk een opmerkelijke prestatie om een dergelijk zeilschip in zulke korte tijdsspanne tot een zo hoge standaard te verheffen. Het is een voorbeeld van de excellente Nederlandse scheepsbouw en herinnert ons in die zin aan de 17de-eeuwse "Eendracht", die één van de belangrijkste zeereizen uit het begin van de 17de eeuw ondernam.

Zo haalde het schip, in de Cutty Sark Tall Ships' Race van Plymouth naar La Coruña in 1990, onder windkracht 5 Beaufort, een snelheid van 15 knopen. In 1991 behaalde de "Eendracht II" de overwinning in de Cutty Sark Tall Ships' Race van Milford Haven naar Cork (klasse A). In de zomer strekt het vaargebied van de "Eendracht II" zich doorgaans uit tot de Noordepoolse wateren, het Kanaal en de Noord-, de Baltische en de Ierse Zee. In de winter bezeilt het vaartuig tropische en subtropische gebieden.

EUROPA

In 1911 koos de "Europa", gebouwd op de scheepswerf van Stülcken te Hamburg, voor het eerst zee.

Na enige jaren als zeilopleidingsschip te zijn benut, fungeerde de "Europa" tot in de jaren '70 als lichtschip. Tussen 1987 en 1994 werden reconstructiewerken uitgevoerd onder supervisie van Hoek Design en Buro Veritas. Thans kunnen maximaal 50 passagiers van één- of meerdaagse zeiltochten genieten.

FRYDERYK CHOPIN

Deze brigantijn uit 1990 werd, net als de Poolse "Mir", door Zygmunt Choren ontworpen. De karakteristieken van de "Dar Młodzieży"- en "Pogoria"-schepen, eveneens door Choren geconcipieerd, werden tot een uiterst snel vierkant getuigd vaartuig geïmmitieerd. Een vijfde plaats in de Columbus Regatta bewijst de efficiëntie van het ontwerp. Deze optocht maakte deel uit van de herdenkingsplechtigheden in 1992 n.a.v. het feit dat het 500 jaar geleden was dat de "Nieuwe Wereld" officieel werd ontdekt. De uiterst lange boegspriet, waardoor zes voorzeilen kunnen worden gezet en de imposante masten, halen maximaal voordeel uit de lichte winden. De vorm van de boeg stemt overeen met deze van andere Zygmunt Choren-designs. De positie van de grote mast echter, die in dit ontwerp sterk naar voren is geplaatst, wijst op het unieke en doeltreffende karakter van het vaartuig.

De International Class Afloat Foundation beheert de "Fryderyk Chopin" en baat het als schoolschip voor zestienjarigen uit. Conventioneel onderwijs wordt gecombineerd met de uitvoering van taken van een bemanning.

De Poolse zeevaarder Krzysztof Baranowski bekleedt een sleutelpositie in het concept van dit onderwijsproject. In 1972-1973 voer hij om de wereld met het yacht "Polonez".

KRUZENSHTERN

De "Kruzenshtern" heeft een bewogen geschiedenis achter de rug.

Het is de laatste vrachtvarende viermastbark die gebouwd werd, nl. in 1926 bij de werf Tecklenborg in Bremerhaven, waar het als "Padua" werd gedoopt. Viermastbarken van 3000 ton waren destijds de meest rendabele zeilende vrachtschepen.

De bloeitijd van de "windjammers", nog in deze eeuw begonnen, heeft echter maar kort geduurd. De concurrentie met de stoomschepen maakte kort na de Eerste Wereldoorlog reeds een eind aan de macht van deze imposante zeilschepen. De eeuwige afhankelijkheid van het element wind en de hoge loonkosten waren niet opgewassen tegen het opkomende stoomgeweld. Daarom zijn later ook enkele van de laatste windjammers van hun masten ontdaan en tot stoomschip omgebouwd. Het is daarom toch merkwaardig dat de Hamburgse reder Laeisz nog zo laat een groot zeilschip liet bouwen, de "Padua".

De rijke reder had na de Eerste Wereldoorlog een groot aantal van zijn aan de overwinnaars uitgeleverde schepen teruggekocht, maar liet toch nog nieuwe schepen bouwen. De giganten van Laeisz voeren meestal op de westkust van Zuid-Amerika voor het halen van salpeter. De weg daarheen voerde o.a. langs Kaap Hoorn, maar de schepen van Laeisz waren bekend om hun snelle tochten naar dit gebied en zijn rederij had de bijnaam van "de vliegende P-lijn", omdat alle schepen van Laeisz een naam hadden die met een P begon. Zij voltooiden een reis naar Chili in drie en naar Australië in twee maanden.

De "Padua" stond bekend als het snelste vaartuig van "de vliegende P-lijn".

De "Padua" heeft de reis naar Zuid-Amerika vaak gemaakt vooraleer ze in 1939 met graan terugkeerde uit Australië en de Tweede Wereldoorlog kort daarna uitbrak. Het schip lag gedurende de ganse oorlog in Flensburg en werd in 1946 in Sinemünde aan de Russen overgedragen. Sindsdien heet de "Padua" "Kruzenshtern", naar de beroemde

Russische zeeman en onderzoeker Admiraal Iwan Kruzenshtern, die in de eerste helft van de negentiende eeuw leefde. Deze laatste was een fervent aanhanger van een directe handelsroute tussen Rusland en China, langs Kaap Hoorn en Kaap de Goede Hoop. De "Kruzenshtern" voert 3632 m² zeil en doet dienst als schoolschip van het Russische Marine College van Kaliningrad. Oorspronkelijk had dit schip al voor een deel een opleidingsfunctie. Er waren 40 plaatsen voor de leerlingen.

Thans voert het een bemanning van 210 personen.

De zwarte romp met witte geschutspoorten herinnert aan de Blackwall-fregatten.

In 1974 was de "Kruzenshtern" de eerste Russische deelnemer aan de Cutty Sark Tall Ships' Races. Sedertdien behaalde het zeilschip verscheidene overwinningen.

LORD NELSON

De "Lord Nelson" speelt een zeer bijzondere rol: het schip werd speciaal voor mindervaliden ontworpen. Elke mindervalide wordt vergezeld door een valide persoon. Samen verrichten zij dezelfde taken als de bemanningsleden van de andere schepen.

De accommodatie van deze stalen driemastbark uit 1984-1985 werd door marine architect Colin Mudie ontworpen. De Jubilee Sailing Trust Ltd., eigenaar van dit bijzondere zeilvaartuig, organiseert rond de Britse eilanden en in de Europese wateren diverse tochten.

MERCATOR

Het verheugt ons tussen het dicht vertakte woud van de deelnemende zeilschepen ook de Belgische "Mercator" aan te treffen.

Het vaartuig werd als topzeilschoener in 1932 op de scheepswerf Ramage & Ferguson Ltd., te Leith (Schotland), gebouwd.

Vrij vlug bouwde men het zeilschip, op een Normandische werf, om tot barkentijn. In 1939 bracht het een bezoek aan de wereldtentoonstelling van New York.

De Tweede Wereldoorlog betekende het einde van de jaarlijkse wereldreizen. Tijdens één van die legendarische tochten had het monolieten van de Paaseilanden meegebracht. Het opleidingschip is tevens één van de weinige Belgische zeeschepen die de Amazone opvoer tot Manaos, gelegen op 1200 km stroomopwaarts van de monding.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog fungeerde het als hydrografisch vaartuig in het toenmalige Belgisch Congo, met als thuishaven Boma.

De "Mercator" bewees in 1943 nog maar eens zijn polyvalentie bij de toekenning van een functie van onderzeebootmoederschip. Het schip voer toen onder de Britse vlag, voor de Britse zeemacht, in Freetown (Sierra Leone). In 1948 werd het aan België teruggegeven.

Na een grondige opknabbeurt kwam de "Mercator" in 1951 opnieuw in de vaart. Uit dankbaarheid voor de bewezen diensten tijdens de Tweede Wereldoorlog had de Britse Zeemacht tot deze herstelbeurt bijgedragen. Tot 1960 ondernam het vaartuig jaarlijks opleidingstochten.

Driemaal nam het deel aan de races van de Sail Training Association.

Oorspronkelijk onder het bevel van Commandant Van de Sande, was op het einde van zijn carrière Commandant Ghys de gezagvoerder van de barkentijn. Eenmaal uit de vaart genomen, werd de "Mercator" een museumschip, eerst in Antwerpen, vanaf 1963 in Oostende.

Eurosail Antwerpen 1993 was één van de zeldzame gelegenheden waarbij de barkentijn zijn thuishaven verliet.

Een reden te meer om de "Mercator" tijdens het Zeebrugge 1995 evenement alle lof toe te zwaaien.

Tijdens het voorjaar van dit jaar werd het schip in Gent een grondige droogdokbeurt gegeven. Vooral het onderwatergedeelte werd geïnspecteerd en hersteld waar nodig. Ondanks de ouderdom van het schip, bleek de romp in een uitzonderlijke staat van conservatie te zijn.

Kleine reparaties sloten de restauratiewerkzaamheden af. Op hetzelfde tijdstip werd een renovatie van het museum toevertrouwd aan de firma Mimesis Exhibition Design uit Antwerpen, dit onder begeleiding van lic. Alex De Vos,

ere-conservator van het Nationaal Scheepvaartmuseum. In de heringerichte expositieruimten wordt de "Mercator" vanuit historisch oogpunt belicht en in het kader van de geschiedenis van de Belgische zeilopleidingsschepen geplaatst. Een nieuw signalisatieontwerp, dat de bezoekers optimaal informeert over de organisatie en functie van de scheepsruimten, vormt een tweede belangrijk luik van de permanente expositie.

Dit museumschip opent voor de bezoekers een caleidoscoop van herinneringen en innovaties.

NAUSIKAA

In 1990 kregen de plannen tot de restauratie van de "Vanessa", eertijds IJslandvaarder, kustvaarder en smokkelschip, stilaan vorm. De VZW Antwerp-Sailing had een poging om dit vaartuig tot een driemaster om te bouwen, niet tot een goed einde gebracht.

Dankzij de nieuwe eigenaar, NV Walk About, kunnen we thans van het schouwspel van dit juweeltje van de Belgische zeilschepenwereld genieten. Met enthousiasme verwelkomen we dan ook, op Zeebrugge 1995, deze enige nog varende, Belgische driemastklipper. De metamorfose was een gewaagde onderneming. Niet alleen werd een nieuw dek gelegd, maar ook werden enkele rompplaten gerenoveerd.

Een nieuwe boeg, een verlengd hekken, een nieuw dekhuis, masten en een nieuwe kiel droegen bij tot het welslagen van deze restauratie. Na opmeting door de Belgische meetdienst werd het vaartuig onder de naam "Nausikaa" als zeeschip geregistreerd. Moeilijkheden tijdens de verbouwingswerken in Gdansk, maakten een verplaatsing van het schip, naar achtereenvolgens Gdynia en Rostock, noodzakelijk. Daar werd het passagiersschip uiteindelijk in juli 1992 voltooid. De "Nausikaa" was een elegante verschijning op Eurosail-Antwerpen 1993 en Sail-Vlissingen. De zin voor perfectie, gekoppeld aan modern comfort en een traditionele uitstraling, komen tot uiting in de verdere ombouw van het zeilvaartuig. Moderne Bermudazeilen, die de fisherman- en stagzeilen vervingen, bezorgen zowel de passagiers als de bemanning alle comfort. Het interieur werd gerenoveerd. De patrijspoorten van de ruimen werden verhoogd.

OOSTERSCHELDE

De zeer recent uitgevoerde restauratie van één van de laatste driemastschoeners, in het begin van de 20ste eeuw in Nederland gebouwd, is de welverdiende bekroning van een bewogen levensloop. Deze startte in 1917, met de constructieopdracht van de Rederij "Hollandsche Algemeene Atlantische Scheepvaartmaatschappij". Mogelijks uitgevoerd naar de tekeningen van scheepsontwerper Ludwig Goebel, is de "Oosterschelde" het enige zeeschip ooit op de scheepswerf "Hendrik Appelo & Zn", te Zwartsluis, gebouwd. Oorspronkelijk voer de "Oosterschelde" als vrachtzeilschip; een functie waartoe ook Warnder Kramer het vaartuig, dat hij in 1921 kocht, benutte.



MERCATOR



NAUSIKAA

Geleidelijk aan werd het zeilschip tot een volwaardig motorschip getransformeerd. Zo kreeg het in 1930 een zwaardere motor van 130 PK. Enkele jaren later betekende het verdwijnen van de achterste mast een grondige karakterwijziging van het zeilschip, dat zijn leven nu verder als tweemaster zou leiden.

In 1939 werd het zeilschip aan de Deense rederij "Rederiaktieselskabet Fuglen", te Aeroköbing, verkocht. Net zoals de vorige schepen van het gezelschap kreeg de "Oosterschelde" de naam "Fuglen". Met een nieuwe 240 PK motor, kon het vaartuig de Baltische Zee-vrachtvaart en tochten naar Ierland, Spanje, Italië, Frankrijk en Tunesië, perfect aan. Sam Peterson uit het Zweedse Skårhamn kocht de "Fuglen" in 1953 en gaf het de nieuwe naam "Sylvan". Modernisatiewerken, in 1961-62 uitgevoerd en aan de eisen van het vrachtverkeer beantwoordend, maakten de schoener onherkenbaar.

In 1987 kwam de vroegere "Oosterschelde" opnieuw in handen van een Nederlandse bezitter, nl. T. Jansen van "Tall Ship Travel BV" uit Nijmegen. Het schip werd in 1988 verkocht aan Dick van Aniel. Hij gaf het vaartuig zijn originele doopnaam terug. Stilaan zou het plan rijpen om de "Oosterschelde" zijn glans van weleer terug te geven. Historisch bronnenmateriaal en ontmoetingen met oude zee-lieden uit Zweden en Denemarken, stimuleerden dit project. Fondsenwerving en publiciteit, op touw gezet door de stichting "Het Rotterdamse Zeilschip", samen met de rederij BV "Oosterschelde", de nieuwe eigenaar, en de inbreng van vele medewerkers, pasten het restauratie-project een formeel kleedje aan. Het inhoudelijke aspect van de reconstructie kwam tot stand door de ontwerpen van scheepsdesignbureau O.F. van Meer en wetenschappelijk advies van de directeurs van drie maritieme musea. De feitelijke restauratie liep van 1990 tot medio 1992. Thans fungeert de "Oosterschelde" als passagiersschip.

POGORIA

De Poolse driemastschoener "Pogoria", eigendom van de "Gdynska Fundacja Zeglarska", werd door marine architect Zygmunt Choren ontworpen en in 1980 op de scheepswerf van Gdansk gebouwd.

Het driemastvolschip "Dar Młodzieży", tevens een ontwerp van Zygmunt Choren uit 1982, is een verdere evolutie van de kleinere "Pogoria" en neemt dit jaar, net als het zusterschip, deel aan het Zeebrugge 1995 evenement.

In 1986 zette het koers naar Antarctica, om vervolgens, in hetzelfde jaar, in New York, deel te nemen aan de samenkomst ter ere van het 100-jarig bestaan van het Vrijheidsstandbeeld.

SAGRES II

De driemastbark "Sagres II" is genoemd naar een havenplaats in Portugal, vanwaar in de 16de en 17de eeuw vele beroemde ontdekkingsreizen begonnen. Daarom is de boeg versierd met de beeltenis van Hendrik de Zeevaarder, die in Sagres de eerste zeevaartschool ter wereld stichtte.

Op alle razeilen staat het "Lusiadenkruis" afgebeeld, naar het beroemde epos "De Lusiaden" van de hand van Camões, waarin de heldendaden van de Portugese zeevaarders worden bezongen. Het schip werd in 1937 gebouwd bij Blohm en Voss te Hamburg, en kreeg de naam "Albert Leo Schlageter".

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het tot voorraadschip getransformeerde vaartuig in de Baltische Zee door mijnen beschadigd. Aan het eind van de oorlog werd de "Schlageter" door de Verenigde Staten overgenomen, die het nadien zelf aan Brazilië overdroegen, waar het onder de naam "Guanabara" dienst deed als schoolschip van de Braziliaanse marine. In 1961 kocht de Portugese marine het schip als vervanging van de "Sagres I" uit 1896.

Het bijzonder sierlijke opleidingsschip kan 1935 m² zeil voeren die over 23 zeilen zijn verdeeld.

SEDOV

De "Sedov" is één van de twee vierkant getuigde schepen voor diep water die gebouwd werden voor vrachtvervoer en die nog in actieve dienst zijn.

De "Sedov" is het grootste zeilschip ter wereld.

Deze viermastbark, genoemd naar de Russische Poolvorser Georgiy J. Sedov, werd vlak na de Eerste Wereldoorlog gebouwd voor de Duitse rederij F. A. Vinnen; vandaar zijn oorspronkelijke naam "Magdalene Vinnen", naar de dochter van de reder.

De nieuwe eigenaars, het Norddeutscher Lloyd uit Bremen, herdoopten het schip in 1936 tot "Kommodore Johnson". Tijdens de Tweede Wereldoorlog voer het zeilschip tijdens de zomermaanden in de Baltische Zee. Tijdens de wintermaanden lag het op in de nabijheid van Flensburg.

Na de wapenstilstand werd het achter-eenvolgens aan Groot-Brittannië en de

Sovjetunie overgedragen. Het bleef tot in 1951 in de Russische Oostzeehaven van Liepaya.

In 1952 voer het als Sovjet-schoolschip voor het eerst onder de naam "Sedov". Vanaf 1957 werd de "Sedov" ook als hydrografisch vaartuig ingezet. Tussen 1965 en 1975 was het aan herstelling toe zijnde vaartuig opgelegd. Een grondige onderhoudsbeurt op de werf van Kronstadt nam 6 jaar in beslag. De accommodatie werd volledig op punt gesteld, zodat 164 kadetten zouden kunnen worden opgeleid. Vanaf 1981 voer de "Sedov" als schoolschip voor het Sovjet Ministerie van Visserij; thans fungeert het als zeilopleidingsschip van de Marine Academie van Murmansk.

SWAN FAN MAKKUM

De schoenerbrik "Swan Fan Makkum" (het Friese woord "swan" betekent zwaan), kwam in 1993 in de vaart. Het zeilschip werd in opdracht van Willem Slighting en Hans van der Lee, op de scheepswerf REF te Gdansk, gebouwd.

De tweemaster, speciaal voor de chartervaart op zee ontworpen, vaart 's winters in de Caraïben en 's zomers in de Noord- en Baltische Zee. Daartoe heeft ontwerper Olivier van Meer de diepgang bewust beperkt gehouden (3,54 m).

De fokkemast vaart vierkante en de grote mast langsscheepse zeilen. De meeste razeilen zijn voorzien van het door van Meer ontwikkelde rolrasysteem, waardoor deze makkelijker te bedienen zouden zijn. Met een zeiloppervlakte van 1300 m² wordt de "Swan Fan Makkum" een geduchte concurrent in de Tall Ships' races. De grote mast, 44,60 m boven het wateroppervlak uitstekend, kan tot een hoogte van 40 m worden gereduceerd.

THOR HEYERDAHL

Deze driemasttopzeilschoener, eigendom van Segelschiff Thor Heyerdahl e.V., dateert uit 1930 en werd op de scheepswerf E. J. Smit en Zoon's NV, te Westerbroek, gebouwd.

Mede-eigenaar Detlef Soitzek herdoopte het vaartuig met de naam "Thor Heyerdahl", vermits hij navigator was geweest op het vlot van Thor Heyerdahl tijdens de Tigris-expeditie van 1977-1978.

Hij maakte tevens van de gelegenheid gebruik het schip tot opleidingsschip te herbouwen (1979-1983).

Een eerste deelname aan de Cutty Sark Tall Ships' Races vond plaats in 1985.



AMERIGO VESPUCCI



SEDOV



ZENOBE GRAMME

ALEXANDER VON HUMBOLDT

En 1906, le célèbre architecte de marine Frederick Middendorf, jadis directeur de la Lloyd allemande, ne pouvait pas deviner que quatre-vingts ans plus tard, son voilier serait considéré comme une création originale dans le monde de la marine à voile, non seulement en raison de sa forme, mais également en raison de l'esthétique de ses couleurs.

Une construction efficace et une décoration du meilleur goût constituent un ensemble des plus harmonieux, comme en témoigne la forme de la coque, parfaitement capable d'encaisser la houle de la mer Baltique et de la mer du Nord.

L'"Alexander von Humboldt" a pu remplir sans aucun problème sa tâche de bateau-phare. Ce cinq-mâts barque était le plus grand voilier jamais construit.

L'"Alexander von Humboldt" a été abordé le 4 janvier 1957 par le "Satu", un bâtiment finlandais et le 18 septembre 1986 par le "Ocean Wind", un navire battant pavillon libérien.

En 1986, le capitaine Manfred Hovener, professeur d'université et créateur de la S.T.A. allemande, put obtenir que le projet de désarmer le bateau soit abandonné. En effet, il y voyait un voilier idéal pour la jeunesse allemande.

L'enthousiasme des sponsors et l'avis compétent de capitaines de voiliers expérimentés, en poste aux alentours de la Weser, ont abouti à sa conversion en un trois-mâts barque vert.

Au départ, il devait naviguer sous le nom de "Confidentia". Mais il ne le porta que quelques jours, pendant un bref cabotage entre Willemshaven et Bremerhaven, où il fut transformé en barque par la société Motorenwerke Gmbh.

En 1988, la Lloyd allemande délivra un certificat. Sous la direction de la S.T.A. allemande, l'"Alexander von Humboldt" devint un rude concurrent pour les autres participants aux Cutty Sark Tall Ships' Races. Pendant les mois d'été, le voilier emmène des groupes de jeunes en croisière en mer du Nord et dans la Baltique. Il passe les mois d'hiver aux îles Canaries. L'"Alexander von Humboldt" mérite bien de porter le nom du chercheur en sciences naturelles, diplomate, cofondateur de l'université de Berlin et père de la géographie scientifique.

AMERIGO VESPUCCI

L'"Amerigo Vespucci" doit son nom au célèbre découvreur florentin qui entreprit entre 1497 et 1504 quatre voyages vers l'Amérique du Sud et qui, notamment en raison de sa description précise du nouveau continent, a longtemps été considéré comme le découvreur de l'Amérique. Les riches décorations qui donnent au bateau son aspect historique sont absolument remarquables. La statue d'Amerigo Vespucci décore la proue de cet imposant voilier. Les sculptures de la poupe et le décor intérieur font presque oublier qu'il s'agit d'un navire-école. Les deux bandes de couleur claire des sabords latéraux créent un jeu de couleurs très original.

Le voilier a été construit en 1930 d'après un projet du lieutenant-colonel Francesco Rotundi, pour servir de navire-école pour l'Academia Navale à Livourne. (Son bateau frère, le "Cristoforo Colombo" avait été lancé en 1928 déjà, mais il fut cédé aux Russes après la fin de la Seconde Guerre mondiale).

En 1964, il fit l'objet de gros travaux d'entretien.

Ce trois-mâts carré en acier qui ressemble à un bateau en bois du début du XIXe siècle, avec son gréement haut et mince, émerge fortement au-dessus de l'eau, ce type de construction s'étant avéré nécessaire pour pouvoir héberger un maximum de personnes sur ce navire jaugeant 4100 tonneaux. Trois ponts continus saillent au-dessus de la ligne de flottaison. L'"Amerigo Vespucci" est un trois-mâts carré gréé à voiles carrées, c'est-à-dire que les voiles au mât de misaine, au grand mât et au mât de tape-cul sont perpendiculaires à la coque du voilier.

CREOULA

Construit en 1937, ce quatre-mâts goélette était utilisé par ses propriétaires, Parceria Geral De Pescas Lda., pour pêcher le cabillaud dans les parages du Groenland et de Terre-Neuve.

Entre 1937 et 1973, le bateau participa à 37 campagnes de ce type.

En 1979, le Ministère de la Pêche conçut le projet de créer un musée à bord du navire. Mais une expertise de la coque révéla que la structure était encore solide

et en parfait état de conservation.

Aussi préféra-t-on transformer le voilier en navire-école. Le "Creoula" cinglerait dorénavant sous le climat méditerranéen afin de former la jeunesse portugaise à la voile et à la pêche.

En 1987, les emménagements du voilier furent rénovés et le bateau fut livré au Ministère de la Défense nationale. Son aspect originel ayant été préservé, l'ancien et le nouveau y sont en parfaite harmonie.

En 1992, on rénova la partie centrale du voilier. Un des logements des cadets fut aménagé en bibliothèque et classe.

A présent, le navire compte trois logis pour les cadets.

Le "Creoula" assume aujourd'hui, sous la direction de la Portugese Sail Training Association et de la Force navale, la fonction de navire-école, tant pour les civils portugais que pour les cadets. Parfois, il participe aux Cutty Sark Tall Ships' Races. Ses quatre mâts résistent parfaitement aux conditions météorologiques difficiles et pendant les courses, il lui arrive fréquemment de filer plus de 14 noeuds.

DAR MLODZIEZY

"Don de la jeunesse"

Création de l'équipe de Zygmunt Choren et propriété de l'Académie de la Marine marchande de Gdynia, ce navire-école emprunte sa forme au "Pogoria", un bateau très réussi, mais plus petit. Il a été conçu pour succéder au célèbre "Dar Pomorza" ("Don des états maritimes polonais").

Sa mise en service officielle, en 1982, inaugura toute une série de participations remarquées à des courses de voiliers.

Le voilier remporta une première victoire en 1982 lors de la Cutty Sark Tall Ships' Race organisée entre Falmouth et Southampton via Lisbonne et Vigo.

Le "Dar Mlodziezy" remporta également un "Fairplay Trophée" spécial pour avoir porté secours à un yacht en détresse. Et n'oublions pas la parade de voiliers à Osaka, à l'occasion du 400e anniversaire du port japonais, à laquelle le voilier participa en 1983.

Peu après être revenu du Japon, en 1984, le "Dar Mlodziezy" mit le cap sur le Canada. Les régates "Operation Sail 1985" à Amsterdam et à Newcastle complètent cette liste impressionnante.

Sa participation aux festivités du bicentenaire de l'Australie ne passa pas inaperçue non plus. Le "Dar Młodzieży" se glissa, toutes voiles dehors, sous le Sydney Harbour Bridge alors qu'il n'avait qu'un mètre d'eau sous sa quille. En 1988, le "Dar Młodzieży" quitta Port Wellington pour rallier Buenos Aires, Paranagua, Las Palmas, Rotterdam et Gdynia. Pendant le voyage, le voilier décrocha la "Boston Teapot Trophee" pour avoir parcouru le plus long trajet à la voile en 1988.

En 1989, le "Dar Młodzieży" jeta l'ancre près de Rouen afin de participer à la prestigieuse course "Les voiles de la Liberté" dans le cadre des festivités du bicentenaire de la Révolution française et de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen.

Mais toutes ces festivités et toutes ces courses n'empêchèrent pas le voilier d'accomplir sa mission première: la formation des officiers de la Marine marchande dans les eaux baltes, européennes et américaines.

Le succès du "Dar Młodzieży" fut couronné par la conception de cinq voilier frères construits sous la direction de la Russie dans le chantier naval de Gdansk. Seules quelques petites modifications du système des voiles et du pont les différencient de leur modèle.

Le "Dar Młodzieży" a sans conteste ouvert un nouveau chapitre dans l'histoire de la marine polonaise.

EENDRACHT II

Cette trois-mâts goélette à corne, propriété de BV "Twaalf Provinciën", est le second bateau à porter le nom de "Eendracht". Le premier, une deux-mâts goélette à hunier, avait été vendu en 1989 en Allemagne et vogue toujours sous le nom de "Johann Smidt" pour la "Clipper-Deutscher Jugendwerk zu See e.V."

Le succès de l'organisation poussa les constructeurs à concevoir un voilier plus grand, au design frappant et ergonomique. A présent, il pouvait également servir de bateau-charter et accueillir un équipage permanent de 15 hommes et 40 cadets.

La construction débuta à Hardinxveld et le voilier fut mis à l'eau en 1989.

Le navire subit ensuite encore des transformations sur les chantiers navals Damen à Gorinchem et le baptême officiel eut lieu la même année encore.

La construction si rapide d'un voilier d'une telle qualité constitue sans aucun doute une remarquable prestation qui illustre bien l'excellence de la construction navale néerlandaise. En ce sens, elle

nous rappelle le "Eendracht" du XVIII^e siècle, qui entreprit l'un des voyages à la voile les plus importants du début du XVIII^e siècle.

Au cours de la Cutty Sark Tall Ships' Race de Plymouth à La Corogne de 1990, le voilier atteignit une vitesse de 15 noeuds par vent de 5 Beaufort.

En 1991, le "Eendracht II" remporta la Cutty Sark Tall Ships' Race de Milford Haven à Cork (classe A). Pendant l'été, le "Eendracht II" navigue sur les eaux de l'Europe du Nord, la Manche, la mer du Nord et la mer Baltique.

Pendant l'hiver, le navire vogue sur les régions (sub)tropicales.

EUROPA

Construit sur le chantier naval de Stülcken à Hambourg, l'"Europa" prit la mer pour la première fois en 1911. Après avoir servi quelques années de navire-école, l'"Europa" assuma jusque dans les années 70 le rôle de bateau-phare. Entre 1987 et 1994, des travaux de reconstruction furent effectués sous la direction de Hoek Design et Buro Veritas. Aujourd'hui, 50 passagers au maximum peuvent bénéficier des promenades en voilier d'un ou de plusieurs jours.

FRYDERYK CHOPIN

Ce brigantin de 1990 a été, tout comme le "Mir" polonais, construit par Zygmunt Choren. Toutes les caractéristiques du "Dar Młodzieży" et du "Pogoria", également conçus par Choren, sont condensées dans ce bateau gréé à voiles carrées extrêmement rapide. Une cinquième place à la Columbus Regatta témoigne de l'efficacité de sa conception.

Cette course faisait partie des fêtes qui ont commémoré en 1992 le 500^e anniversaire de la découverte officielle du "Nouveau Monde".

Le beaupré extrêmement long qui permet de gréer six voiles avant et les imposants mâts tirent un maximum de bénéfice des vents légers. La forme de la proue concorde avec celle des autres bateaux conçus par Zygmunt Choren. Mais la position du grand mât, qui dans ce cas, est placé fortement à l'avant, donne au voilier son caractère unique et son efficacité.

L'International Class Afloat Foundation gère le "Fryderyk Chopin" et l'exploite comme navire-école pour les jeunes de seize ans. Ils y reçoivent un enseignement traditionnel tout en accomplissant les tâches normales d'un équipage.

Le marin polonais Krzysztof Baranowski

occupe une position-clef dans la conception de ce projet d'enseignement.

En 1972-1973, il a fait le tour du monde avec le yacht "Polonez".

KRUZENSHTERN

Le "Kruzenshtern" a derrière lui une histoire mouvementée. Il est le dernier quatre-mâts barque de transport maritime construit, en 1926, sur le chantier Tecklenborg à Bremerhaven, où il fut baptisé "Padua". A l'époque, les quatre-mâts barques de 3000 tonnes étaient les voiliers de transport les plus rentables.

Mais l'âge d'or des long-courriers, commencé au cours de ce siècle, n'a duré que peu de temps. La concurrence des bateaux à vapeur mit fin peu après la Première Guerre mondiale à l'hégémonie de ces imposants voiliers. Compte tenu de leur dépendance vis-à-vis du vent et de coûts salariaux très élevés, ils n'étaient pas armés pour résister à l'essor de la vapeur. C'est pour cette raison que quelques-uns des derniers long-courriers se sont vus ôter leurs mâts et transformés en bateaux à vapeur.

Le fait que le riche armateur hambourgeois Laeisz ait fait construire si tardivement un grand voilier, le "Padua", est donc tout à fait remarquable.

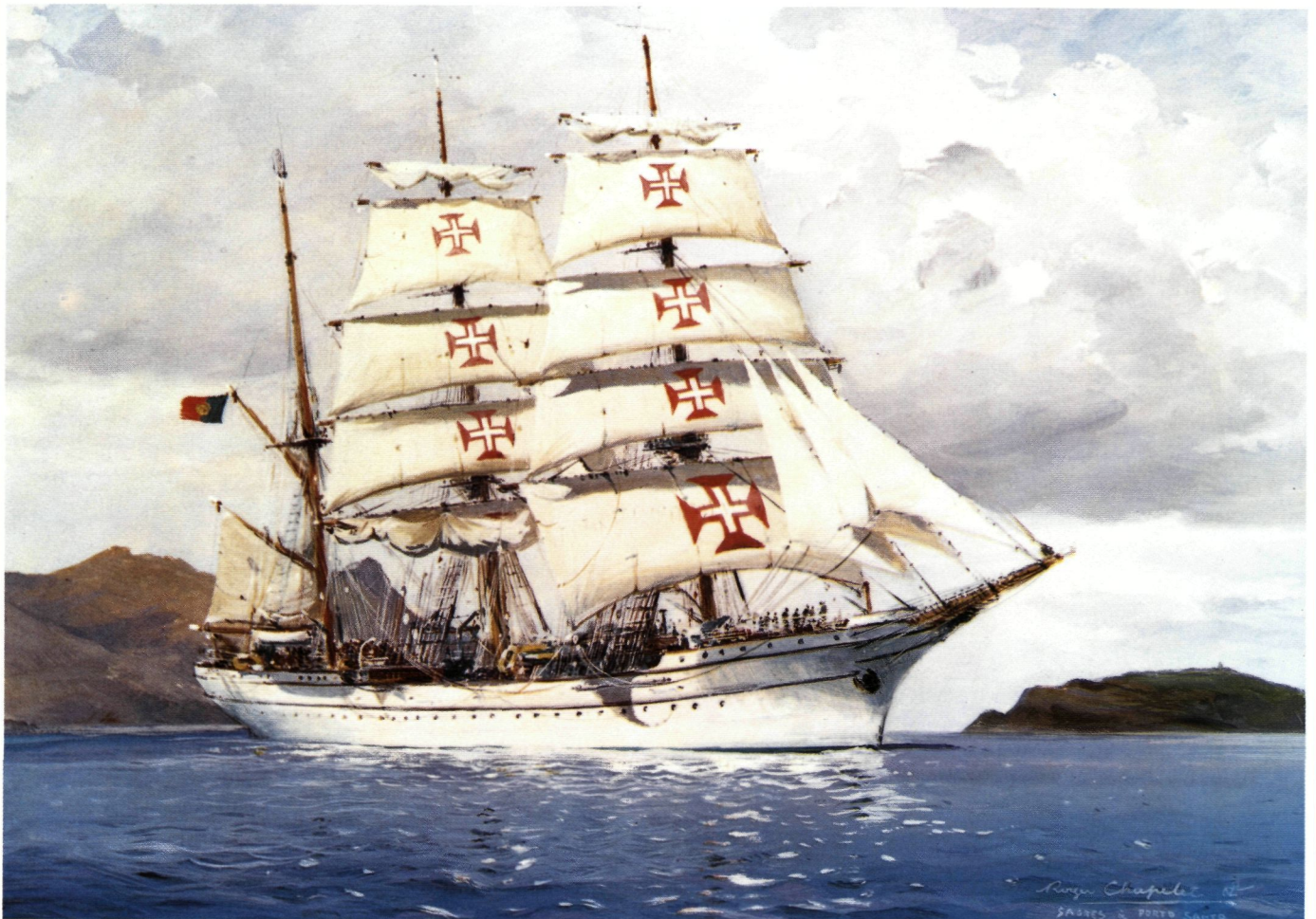
Il avait racheté après la Première Guerre mondiale un grand nombre de ses bateaux qui avaient été livrés aux vainqueurs, mais il en faisait encore construire de nouveaux.

Les géants de Laeisz naviguaient le plus souvent sur la côte ouest de l'Amérique du Sud pour aller chercher du salpêtre. La route qui y menait passait par le Cap Horn entre autres, mais les bateaux de Laeisz étaient connus pour leur rapidité à rallier cette région. Du reste, la société de Laeisz portait le surnom de "la ligne P volante", car tous les bateaux de Laeisz avaient un nom commençant par P. Ils accomplissaient le voyage vers le Chili en trois mois, et le voyage vers l'Australie en deux mois. Le "Padua" passait pour le bateau le plus rapide de "la ligne P volante".

Le "Padua" effectua très souvent le voyage vers l'Amérique du Sud avant de revenir d'Australie en 1939 avec une cargaison de céréales et que la Seconde Guerre mondiale n'éclate, peu après. Pendant toute la durée de la guerre, le voilier demeura à Flensburg et en 1946, il fut cédé aux Russes à Sinemünde. Depuis lors, le "Padua" s'appelle le "Kruzenshtern", du nom du célèbre marin et chercheur russe, l'amiral Iwan Kruzenshtern, qui vécut durant la première moitié du dix-neuvième siècle.



LORD NELSON



SAGRES II

Celui-ci était un partisan convaincu de la nécessité d'une route commerciale directe entre la Russie et la Chine, via le cap Horn et celui de Bonne-Espérance.

Le "Kruzenshtern" porte 3632 m² de voile et sert de navire-école à l'École navale russe de Kaliningrad. A l'origine, ce voilier servait déjà en partie de navire-école. Il pouvait accueillir 40 élèves.

Aujourd'hui, il transporte un équipage de 210 personnes.

Sa coque noire garnie de sabords blancs rappelle les frégates Blackwall.

En 1974, le "Kruzenshtern" fut le premier voilier russe à participer aux Cutty Sark Tall Ships' Races. Depuis lors, le voilier a remporté diverses victoires.

LORD NELSON

Le "Lord Nelson" joue un rôle très particulier: ce voilier a été spécialement conçu pour les personnes handicapées. Chacune d'entre elles est accompagnée par une personne valide. Ensemble, ils accomplissent les mêmes tâches que les membres de l'équipage d'autres bateaux. Les emménagements de ce trois-mâts barque en acier, construit en 1984-1985, ont été conçus par l'architecte de marine Colin Mudie.

Le Jubilee Sailing Trust Ltd., propriétaire de ce voilier spécial, organise diverses expéditions autour des îles Britanniques et dans les eaux européennes.

MERCATOR

Parmi tous les voiliers qui participent à Zeebrugge 95, nous sommes particulièrement heureux de pouvoir citer le "Mercator", un voilier belge.

Le voilier, une goélette à hunier, fut construit en 1932 sur le chantier naval Ramage & Ferguson Ltd. à Leith (Ecosse).

Très rapidement, le voilier fut transformé en barquentine sur un chantier normand. En 1939, il rendit visite à l'exposition universelle de New York. La Seconde Guerre mondiale mit un terme à ses tours du monde annuels. C'est au cours de l'une de ces expéditions légendaires qu'il avait ramené des monolithes de l'île de Pâques. Ce navire-école est aussi l'un des rares navires belges à avoir remonté l'Amazone sur 1200 kilomètres, jusqu'à Manaus.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, il assumait la fonction de bateau hydrographique au Congo belge, son port d'attache étant Boma. En 1943, le "Mercator" fit une fois de plus la preuve de sa polyvalence, lorsqu'il devint bateau ravi-tailleur de sous-marin. Le voilier battait

alors pavillon britannique, pour la force navale britannique à Freetown (Sierra Leone).

En 1948, il fut rendu à la Belgique.

Après une restauration approfondie, le "Mercator" reprit la mer en 1951.

La force navale britannique participa d'ailleurs à sa restauration, en remerciant des services rendus pendant la Seconde Guerre mondiale. Jusqu'en 1960, le voilier effectua chaque année des voyages de formation. Il participa trois fois aux courses de la Sail Training Association. A l'origine sous les ordres du Commandant Van de Sande, les trois-mâts goélette a terminé sa carrière sous la direction du Commandant Ghys. Une fois désarmé, le "Mercator" devint un navire-musée, tout d'abord à Anvers et, depuis 1963, à Ostende. Eurosail Antwerpen 1993 a été l'une des rares occasions pour lesquelles le trois-mâts goélette a quitté son port d'attache.

Une raison de plus pour venir saluer avec enthousiasme le "Mercator" durant Zeebrugge 1995.

Au printemps de cette année, le voilier a été mis en cale sèche à Gand.

Ce sont surtout les œuvres vives qui ont été inspectées et réparées là où cela s'avérait nécessaire. Malgré l'ancienneté du voilier, la coque était en parfait état de conservation. La restauration s'est achevée par de menues réparations.

Au même moment, la société Mimesis Exhibition Design d'Anvers fut chargée de restaurer le musée, et ce sous la direction de Alex De Vos, conservateur honoraire du Musée national de la Marine. Dans les salles d'exposition rénovées, le "Mercator" est présenté du point de vue historique et placé dans le cadre de l'histoire des voiliers-écoles belges.

Une signalisation repensée, qui offre aux visiteurs une information optimale sur l'organisation et la fonction des cales, forme un deuxième volet important de cette exposition permanente.

Ce navire-musée présente aux visiteurs un kaléidoscope de souvenirs et d'innovations.

NAUSIKAA

En 1990, les plans de restauration du "Vanessa", jadis islandais, caboteur et bateau interlope, prirent peu à peu forme. L'ASBL Antwerp-Sailing n'avait pas pu mener à bien sa tentative de transformer le bateau en trois-mâts.

Grâce au nouveau propriétaire, la SA Walk About, nous pouvons à présent jouir du magnifique spectacle que constitue ce bijou de la voile belge. C'est donc avec beaucoup d'enthousiasme que nous accueillons, à Zeebrugge 1995, ce clip-

per à trois-mâts, le dernier voilier belge de son espèce à être encore en service. Sa conversion était une entreprise risquée. Non seulement le voilier fut équipé d'un nouveau pont, mais quelques plaques de la coque furent également rénovées. Une nouvelle proue, une poupe allongée, un nouveau rouf, des mâts et une nouvelle quille ont également concouru à la réussite de sa restauration. Après mesurage par le service belge de mesure, le voilier fut enregistré comme navire sous le nom de Nausikaa. Des difficultés au cours des travaux de transformation à Gdansk nécessitèrent le déplacement du voilier à Gdynia, puis à Rostock. C'est là que fut enfin achevé le paquebot en 1992.

Le "Nausikaa" a fait une élégante apparition à l'Eurosail-Antwerpen 1993 et Sail-Vlissingen.

La transformation ultérieure de ce voilier est un modèle de goût de la perfection et de confort moderne ainsi que de rayonnement traditionnel.

Les voiles Bermudes modernes, qui ont remplacé les voiles fisherman et les voiles d'étai, offrent tout le confort nécessaire, tant aux passagers qu'à l'équipage. L'intérieur a été rénové. Les hublots des cales ont été surélevés.

OOSTERSCHELDE

La très récente restauration d'un des derniers trois-mâts goélettes, construit au début du XXe siècle aux Pays-Bas couronne à juste titre la vie mouvementée de ce voilier.

Une vie qui a commencé en 1917 par l'ordre de construction de la société d'armateurs "Hollandsche Algemeene Atlantische Scheepvaartmaatschappij". Probablement exécuté d'après les dessins du concepteur de bateaux Ludwig Goebel, l'"Oosterschelde" est le seul navire jamais construit sur le chantier naval Hendrik Appelo & Zn. à Zwartsluis.

A l'origine, l'"Oosterschelde" était un voilier de transport, une fonction qu'il continua à assurer après son rachat par Warnder Kramer, en 1921.

Progressivement, le voilier fut converti en un bateau à moteur à part entière. C'est ainsi qu'il fut équipé en 1930 d'un moteur plus lourd de 130 CV. Quelques années plus tard, la suppression du mât arrière transforma radicalement le caractère de ce voilier, qui allait poursuivre sa vie en tant que deux-mâts.

En 1939, le voilier fut vendu à la société d'armateurs danoise "Rederiaktieselskabet Fuglen" à Aeroköbing. Tout comme les précédents bateaux de la société, l'"Oosterschelde" reçut le nom de "Fuglen". Avec son nouveau moteur de



KRUZENSHTERN



DAR MŁODZIEŻY

240 CV, le voilier réussit parfaitement les transports en mer Baltique et des expéditions en Irlande, en Espagne, en Italie, en France et en Tunisie.

Sam Peterson, du Skårhamn suédois, acheta le "Fuglen" en 1953 et lui donna son nouveau nom "Sylvan".

Des travaux de modernisation, exécutés en 1961-1962 et répondant aux exigences du transport maritime de l'époque, rendirent la goélette méconnaissable.

En 1987, l'ancien "Oosterschelde" retomba aux mains d'un propriétaire néerlandais, T. Jansen de "Tall Ship Travel BV", de Nimègue. Le voilier fut vendu en 1988 à Dick van Andel qui redonna au navire son nom de baptême d'origine.

Petit à petit allait mûrir le plan de rendre à l'"Oosterschelde" son éclat d'antan.

Des sources historiques et des rencontres avec d'anciens marins de Suède et du Danemark stimulèrent ce projet.

Des collectes de fonds et des campagnes promotionnelles organisées par la fondation "Het Rotterdamse Zeilschip" en collaboration avec la société d'armateurs BV "Oosterschelde", la nouvelle propriétaire, et la participation de nombreux collaborateurs, permirent de donner corps à ce projet de restauration. La reconstruction fut réalisée d'après les plans du bureau de design de bateaux O.F. van Meer et l'avis scientifique des directeurs de trois musées de la marine. La restauration effective eut lieu de 1990 au milieu de 1992.

Aujourd'hui, l'"Oosterschelde" fait office de navire à passagers.

POGORIA

Le trois-mâts goélette polonais "Pogoria", propriété du "Gdynska Fundacja Zeglarska", a été conçu par l'architecte de marine Zygmunt Choren et construit en 1980 sur les chantiers navals de Gdansk.

Le trois-mâts carré "Dar Młodzieży", également conçu par Zygmunt Choren en 1982, est une version ultérieure et plus grande du "Pogoria". Tout comme lui, il participe cette année aux manifestations de Zeebrugge 1995.

En 1986, il mit le cap sur l'Antarctique et prit part ensuite, la même année à New York, au rassemblement en l'honneur du centième anniversaire de la Statue de la Liberté.

SAGRES II

Le trois-mâts barque "Sagres II" doit son nom à un port du Portugal qui vit partir aux XVI^e et XVII^e siècles de nombreux voyages d'exploration. C'est pourquoi sa proue est garnie de la statue de Henri le

Navigateur, qui fonda à Sagres la première école de navigation.

Toutes les voiles carrées portent la "Croix des Lusiades", du nom de la célèbre épopée de Camões, "Les Lusiades", qui relate l'épopée des navigateurs portugais. Le voilier fut construit en 1937 chez Blohm et Voss à Hambourg et fut baptisé "Albert Leo Schlageter".

Pendant la Seconde Guerre mondiale, transformé en bateau-magasin, il fut endommagé en mer Baltique par des mines. A la fin de la guerre, le "Schlageter" fut repris par les États-Unis qui le cédèrent à leur tour au Brésil, où il servit de navire-école pour la marine brésilienne sous le nom de "Guanabara".

En 1961, la marine portugaise acheta le voilier pour remplacer le "Sagres I", en service depuis 1896. Ce navire-école particulièrement élégant peut porter 23 voiles représentant une surface totale de 1935 m².

SEDOV

Le "Sedov" est l'un des deux bateaux de haute mer grésés à voiles carrées qui furent construits pour le transport maritime et qui sont encore en service.

Le "Sedov" est le plus grand voilier du monde.

Baptisé du nom de l'explorateur polaire russe Georgiy J. Sedov, ce quatre-mâts barque fut construit immédiatement après la Première Guerre mondiale par la société d'armateurs allemande F.A. Vinnen; d'où son nom d'origine, "Magdalene Vinnen", du nom de la fille de l'armateur.

Les nouveaux propriétaires, la Norddeutscher Lloyd de Brême, rebaptisèrent le voilier "Kommodore Johnson" en 1936. Pendant la Seconde Guerre mondiale, le voilier voguait pendant les mois d'été en mer Baltique. Pendant les mois d'hiver, il jetait l'ancre dans les environs de Flensburg.

Après l'armistice, il fut cédé d'abord à la Grande-Bretagne et ensuite à l'Union Soviétique. Il resta jusqu'en 1951 dans le port baltique soviétique de Liepaya.

En 1952, il navigua pour la première fois comme navire-école soviétique sous le nom de "Sedov". A partir de 1957, le "Sedov" assumait également une fonction de bateau hydrographique.

Entre 1965 et 1975, il a été immobilisé pour cause de réparation.

Il fit l'objet d'un entretien approfondi sur le chantier de Kronstadt pendant 6 ans. Les emménagements furent entièrement mis au point de manière à assurer la formation de 164 cadets.

A partir de 1981, le "Sedov" navigua

comme navire-école pour le Ministère de la Pêche soviétique; aujourd'hui, il sert de voilier-école à l'Académie navale de Mourmansk.

SWAN FAN MAKKUM

Le brick-goélette "Swan Fan Makkum" (le mot frison "swan" signifie cygne) fut lancé en 1993. Le voilier fut construit sur ordre de Willem Slingting et Hans van der Lee sur le chantier naval REF à Gdansk. Le deux-mâts, spécialement conçu pour effectuer des voyages-charter en mer, vogue l'hiver dans les Caraïbes et l'été en mer du Nord et en mer Baltique.

A cet effet, le concepteur Olivier van Meer a sciemment limité le tirant d'eau (3,54 m). Le mât de misaine est gréé à voiles carrées et le grand mât à voiles auriques. La plupart des voiles carrées sont équipées d'un système de vergues à enroulement conçu par van Meer, ce qui permet une manipulation plus aisée des voiles. Avec une voilure de 1300 m², le "Swan Fan Makkum" est un redoutable concurrent dans les Tall Ships' Races.

Le grand mât, qui s'élève à 44,60 mètres au-dessus de la surface de l'eau, peut être réduit à une hauteur de 40 mètres.

Avec la reconstruction de l'"Oosterschelde" (1992) et de l'"Europe" (1987-1994) et la construction du "Swan Fan Makkum" (1993), la construction de voiliers aux Pays-Bas semble avoir trouvé une réponse à la demande sans cesse croissante d'activités de loisirs et s'être conformée à la tendance qui reconnaît la nécessité de conserver le patrimoine culturel.

THOR HEYERDAHL

Propriété de Segelschiff Thor Heyerdahl e.V., ce trois-mâts goélette à hunier de 1930 a été construit sur les chantiers navals E.J. Smith en Zoon's NV, à Westerbroek.

Un des co-propriétaires, Detlef Soitzek, rebaptisa le voilier "Thor Heyerdahl", car il était navigateur dans le radeau de Thor Heyerdahl pendant l'expédition Tigris de 1977-1978.

Il profita également de l'occasion pour reconstruire le voilier (1979-1983).

Il participa pour la première fois aux Cutty Sark Tall Ships' Races en 1985.

ALEXANDER VON HUMBOLDT

Die Fünfmast-Bark "Alexander von Humboldt" wurde 1906 nach einem Entwurf des Marinearchitekten Frederick Middendorf als größtes Segelschiff aller Zeiten gebaut.

Ursprünglich fungierte das Fahrzeug als Leuchtschiff.

1986 konnte Kapitän Manfred Hovener den Plan, das Schiff aus dem Verkehr zu ziehen, vereiteln. Das Leuchtschiff wurde zu einer Dreimast-Bark umgebaut und erhielt eine neue Zweckbestimmung. Es sollte künftig als Schulschiff dienen.

Der zweckmäßige Aufbau und die geschmackvolle Dekoration bilden ein harmonisches Ganzes.

Unter der Verwaltung der deutschen S.T.A. wurde die "Alexander von Humboldt" ein ernstzunehmender Konkurrent in den Cutty Sark Tall Ships' Races.

AMERIGO VESPUCCI

Dieses Segelschiff wurde 1930 nach den Plänen von Oberstleutnant Francesco Rotundi als Schulschiff für die Academia Navale in Livorno gebaut. Die "Amerigo Vespucci" ist bis zum heutigen Tag als Schulschiff im Einsatz.

Die reiche Aufmachung verleiht dem Schiff ein historisches Gepräge.

Das Schiff wurde 1964 von Grund auf überholt.

Auffallend an dem aus Stahl konstruierten Dreimast-Vollschiff ist das behäbige Rückteil über Wasser. Diese Konstruktion war notwendig, um auf diesem 4100 Tonnen schweren Schiff möglichst viele Personen unterbringen zu können.

CREOULA

Dieser portugiesische Viermast-Schoner aus dem Jahr 1937 wurde von den Eigentümern Parceria Geral De Pescas Lda. beim Kabelaufgang bei Grönland und Neufundland eingesetzt.

1979 wurde die "Creoula" zu einem Segelschulschiff für die portugiesische Jugend umgebaut. 1987 wurde das Fahrzeug neu ausgestattet und dem Verteidigungsministerium übergeben. 1992 wurden neue Änderungen vorge-

nommen. Heute wird die "Creoula" unter der Verwaltung der portugiesischen S.T.A. und Seemacht weiterhin als Schulschiff eingesetzt.

DAR MLODZIEZY

"Geschenk der Jugend"

Dieses Schulschiff, das nach dem Entwurf des Teams von Zygmunt Choren gebaut wurde und Eigentum der Handelsmarine-Akademie von Gdynia ist, wurde 1982 offiziell in Dienst gestellt. Das Schiff brillierte auf Antriebsauf Segelschiffveranstaltungen. Um nur einige zu nennen: der Sieg im Cutty Sark Tall Ships' Race von Falmouth nach Lissabon, Vigo und Southampton im Jahre 1982 und die Teilnahme an der Segelparade in Osaka anlässlich der 400-Jahr-Feier des japanischen Hafens im Jahre 1983.

Der Erfolg der "Dar Mlodziezy" wurde durch den Bau von fünf Schwesterschiffen gekrönt, die alle unter russischer Verwaltung stehen und in Gdansk gebaut wurden.

EENDRACHT II

Dieser Dreimast-Gaffelschoner - Eigentum der BV "Twaalf Provinciën" - ist Nachfolger der "Eendracht I", die 1989 an Deutschland verkauft wurde. Dieses Schulsegelschiff, das durch sein ergonomisches Design auffällt, kann auch als Charter-Fahrzeug eingesetzt werden. Das in einer Rekordzeit erbaute Schiff ist darüber hinaus ein weiteres Musterbeispiel für den niederländischen Schiffsbau.

EUROPA

Die auf der Schiffswerft Stülcken in Hamburg erbaute "Europa" stach 1911 zum ersten Mal in See.

Nach mehrjähriger Benutzung als Segelschulschiff wurde die "Europa" bis in die siebziger Jahre als Leuchtschiff eingesetzt. Zwischen 1987 und 1994 wurde das Schiff unter der Aufsicht von Hoek Design und Büro Veritas rekonstruiert. Heute können bis zu 50 Passagiere ein- oder mehrtägige Segelfahrten auf der "Europa" genießen.

FRYDERYK CHOPIN

Diese polnische Brigantine wurde 1990 nach den Plänen von Zygmunt Choren erbaut. Das rechteckig getakelte Schiff ist extrem schnell, und zwar aufgrund des langgezogenen Bugspriets, wodurch sechs Vorsegel gesetzt werden können, und die imposanten Masten, die eine bestmögliche Nutzung leichter Winde ermöglichen. Der Großmast ist weit nach vorn versetzt.

Die International Class Afloat Foundation verwaltet die "Fryderyk Chopin" und betreibt sie als Schulschiff. Auf dem Schiff wird die herkömmliche Ausbildung mit der Ausführung der Aufgaben einer Mannschaft kombiniert.

KRUZENSHTERN

Die im Jahre 1926 erbaute "Kruzenshtern" ist die letzte Fracht-Viermast-Bark, die gebaut wurde.

Ursprünglich hieß dieses Schiff "Padua". Die Schiffe des Hamburger Reeders Laeisz, Eigentümer der "Padua", verkehrten hauptsächlich an der Westküste Südamerikas und transportierten Salpeter. Die Reederei war unter dem Beinamen "die fliegende P-Linie" bekannt, weil ihre Schiffe extrem schnell waren und weil der Name aller Schiffe mit einem P begann. Die "Padua" war das schnellste Fahrzeug.

Seit der Übergabe an die Russen im Jahre 1946 heißt die "Padua" "Kruzenshtern". Das Fahrzeug wird als Schulschiff für das Russische Marine-College in Kaliningrad eingesetzt. Ursprünglich wurde die "Kruzenshtern" schon teilweise für Schulungszwecke eingesetzt.

LORD NELSON

Die "Lord Nelson" spielt eine sehr besondere Rolle: das Schiff wurde speziell für Behinderte konzipiert. Jeder Behinderte wird von einer gesunden Person begleitet. Zusammen verrichten sie dieselben Aufgaben wie die Mannschaftsmitglieder anderer Schiffe. Die Ausstattung dieser im Jahre 1984-1985 gebauten Dreimast-Bark aus Stahl wurde vom Marinearchitekten Colin Mudie entworfen.

Der Jubilee Sailing Trust Ltd., der Eigentümer dieses besonderen Segel-

fahrzeugs ist, organisiert verschiedene Fahrten rund um die britischen Inseln und in den europäischen Gewässern.

MERCATOR

Die "Mercator" wurde 1932 als Topp-Segelschoner auf der Schiffswerft Ramage & Ferguson Ltd. in Leith (Schottland) gebaut. Das Segelschiff wurde sehr bald auf einer Werft in der Normandie zu einer Barkentine umgebaut.

Der Zweite Weltkrieg bedeutete das Ende der jährlichen Weltreisen.

1943 wurde das Segelschiff als Mutterschiff für U-Boote beordert. Es verkehrte damals unter der britischen Flagge für die britische Seemacht. 1948 wurde das Schiff Belgien zurückgegeben.

Die "Mercator" wurde von Grund auf saniert und stach 1951 wieder in See.

Bis 1960 wurde sie für jährliche Schulungsfahrten eingesetzt.

Die "Mercator" wurde in der Folge aus dem Verkehr gezogen und als Museumschiff verwendet, zuerst in Antwerpen, seit 1963 in Oostende.

Im Frühling dieses Jahres wurde das Schiff auf dem Trockendock in Gent einer gründlichen Revision unterzogen, so daß die Besucher nun ein renoviertes Museum bewundern können.

NAUSIKAA

1990 nahmen die Pläne zur Restaurierung der "Vanessa", die ihrerzeit als Schiff nach Island, als Küsten- und Schmuggelschiff verkehrte, allmählich konkrete Gestalt an.

Es ist dem neuen Eigentümer, NV Walk About, zu verdanken, daß wir heute dieses Juwel der belgischen Segelschiffwelt bestaunen können. Heute verkehrt dieser einzige noch in Betrieb stehende belgische Dreimast-Klipper als Passagierschiff.

Die "Vanessa" wurde völlig umgestaltet und wurde nach Vermessung durch den belgischen Meßdienst unter dem Namen "Nausikaa" als Seeschiff registriert.

Die Restaurierungsarbeiten wurden 1992 abgeschlossen. Der weitere Umbau ist ein Beispiel für ein Perfektionsgefühl in Verbindung mit modernem Komfort und traditioneller Ausstrahlung.

OOSTERSCHELDE

Dieser niederländische Dreimast-Schoner wurde 1917 im Auftrag der Reederei "Hollandsche Algemeene Atlantische Scheepvaartmaatschappij" auf der Werft "Hendrik Appelo & Zn" in Zwartsluis gebaut.

Ursprünglich diente die "Oosterschelde" als Segelfrachter. Das Schiff wurde schrittweise zu einem vollwertigen Motorschiff umgebaut und verlor dadurch immer mehr seinen Segelschiffcharakter.

Die dänische Reederei "Rederiaktieselskabet Fuglen", die das Schiff 1939 kaufte, und die schwedische Sam Peterson aus Skårhamn, die das Schiff im Jahre 1953 erwarb, taufte das Fahrzeug in "Fuglen" bzw. "Sylvan" um.

Nach den Modernisierungsarbeiten im Zeitraum 1961-62 war der Schoner nicht mehr wiederzuerkennen.

1988 kaufte der Holländer Dick van An del das Schiff und gab diesem wieder seinen ursprünglichen Namen.

Das Schiff konnte dank des Zusammenwirkens der Stiftung "Het Rotterdamse Zeilschip", der BV Reederei

"Oosterschelde" als neue Eigentümer und zahlreicher anderer fachkundiger Mitarbeiter rekonstruiert werden.

Seit 1992 kann die "Oosterschelde" als Passagierschiff wieder alle Weltmeere befahren.

POGORIA

Der polnische Dreimast-Schoner "Pogoria", um 1980 erbaut nach den Plänen des Marinearchitekten Zygmunt Choren und Eigentum der "Gdynska Fundacza Zeglarska", ist ein Schwester-schiff der "Dar Mlodziezy" (1982).

1986 setzte das Schiff Kurs auf Antarctica und nahm in der Folge in demselben Jahr in New York an dem Treffen anlässlich des hundertjährigen Bestehens der Freiheitsstatue teil.

SAGRES II

Die Dreimast-Bark "Sagres II", benannt nach einem Hafenplatz in Portugal, wurde 1937 bei Blohm & Voss in Hamburg gebaut und "Albert Leo Schlageter" getauft.

Während des Zweiten Weltkrieges wurde das zu einem Lagerschiff umfunktionierte Fahrzeug beschädigt.

Das Schiff wurde am Ende des Krieges von den Vereinigten Staaten übernommen und in der Folge an Brasilien übergeben.

1961 kaufte die portugiesische Marine das Schiff als Ersatz für die aus 1896 datierende "Sagres I". Seither fungiert sie wie unter dem früheren Eigentümer als Schulschiff.

Das mit einem Bildnis von Hendrik dem Seefahrer verzierte Bug und das Lusienkreuz an den Rahseglern machen die "Sagres II" auf Anhieb erkennbar.

SEDOV

Die "Sedov", das größte Segelschiff der Welt, ist eines der zwei rechteckig getakelten Schiffe für tiefe Gewässer, die für die Beförderung von Frachten eingesetzt wurden und noch in Betrieb sind.

Das Schiff, das unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg im Auftrag der deutschen Reederei F.A. Vinnen gebaut wurde, hieß ursprünglich "Magdalene Vinnen" nach dem Namen der Tochter des Reeders.

Die neuen Eigentümer, die Norddeutsche Lloyd Bremen, taufte das Schiff im Jahre 1936 in "Kommodore Johnson" um. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging das Schiff zuerst an Großbritannien und dann an die Sowjetunion.

1952 verkehrte das Schiff als Sowjetschulschiff, fürs erste Mal unter dem Namen "Sedov". Ab 1981 verkehrte die "Sedov" nach einer gründlichen, sechs Jahre langen Überholung auf der Werft von Kronstadt als Schulschiff für das sowjetische Fischereiministerium.

Jetzt wird das Schiff als Schulschiff der Marineakademie von Murmansk verwendet.

THOR HEYERDAHL

Dieser Dreimast-Toppsegelschoner, Eigentum der Segelschiff Thor Heyerdahl e.V., wurde im Jahre 1930 auf der Schiffswerft E.J. Smit en Zoon's NV in Westerbroek gebaut.

Der Miteigentümer des Schiffes, Detlef Soitzek, taufte das Schiff in "Thor Heyerdahl" um, zur Erinnerung an seine Navigatorfunktion auf der Floße von Thor Heyerdahl bei der Tiger-Expedition in den Jahren 1977-1978.

Von 1979 bis 1983 ließ Soitzek das Schiff umbauen.

Das Schiff nahm 1985 zum ersten Mal an den Cutty Sark Tall Ships' Races teil.

Historical information

ALEXANDER VON HUMBOLDT

The "Alexander von Humboldt" was constructed as a five-masted barque in 1906, designed by naval architect Frederick Middendorf. As such she was the largest sailing ship ever built. She originally operated as a lightship. In 1986, a plan to decommission the vessel was thwarted by captain Manfred Hovener. The lightship was converted into a three-masted barque, and was given a new purpose; henceforth she was to operate as a sail training ship. The efficient design and tasteful trimming form a harmonious whole. Under the management of the German STA, the "Alexander von Humboldt" has become a strong contender in the Cutty Sark Tall Ships' Races.

AMERIGO VESPUCCI

This sailing ship, designed by lieutenant-colonel Francesco Rotundi, was built in 1930 for the Naval Academy in Livorno, and has operated as a training ship ever since.

The rich ornamentation gives the ship a historical appearance.

The vessel was extensively renovated in 1964.

This three-masted, full-rigged ship stands with her deck high above the water, a construction dictated by the need for the 4,100-tonne vessel to accommodate as many people as possible.

CREOULA

This Portuguese four-masted schooner was built in 1937, and was used by her owners Parceria Geral De Pescas Lda. for cod-fishing off Greenland and Newfoundland.

In 1979, the "Creoula" was converted into a sail training ship for Portuguese youngsters. The ship had her accommodation refitted in 1987, and was transferred to the Ministry of Defence.

In 1992, new transformations were made. The "Creoula" still serves as a training ship, and is now under the command of the Portuguese STA and navy.

DAR MŁODZIEZY "Gift of Youth"

This training ship was designed by the Zygmunt Choren team and is owned by the Gdynia Merchant Navy Academy. She entered service officially in 1982.

The vessel soon acquired a distinguished record in sailing events.

That same year, the "Dar Młodzieży" won the Cutty Sark Tall Ships' Race from Falmouth to Lisbon, Vigo and Southampton. This was followed by participation in the Osaka sail review, held to mark the 400th anniversary of this Japanese port in 1983, to name but two examples. The success of the "Dar Młodzieży" led to the construction of five sister ships, all of them built in the Gdansk shipyards and in the service of Russia.

EENDRACHT II

This three-masted schooner, owned by "Twaalf Provinciën BV", is the successor to the "Eendracht I" which was sold to Germany in 1989.

The sail training ship, built to a striking ergonomic design, can also be used as a charter vessel.

Constructed in a very short space of time, the "Eendracht II" is another fine example of Dutch shipbuilding.

EUROPA

The "Europa" was launched in 1911 at the Stülcken yard in Hamburg.

After being used for several years as a training ship, she operated as a lightship until the 1970s.

Reconstruction work was carried out between 1987 and 1994 under the supervision of Hoek Design and Buro Veritas. The ship now carries out to 50 passengers for trips of one or several days.

FRYDERYK CHOPIN

This Polish brigantine, designed by Zygmunt Choren, was built in 1990. The square-rigged vessel is extremely fast, thanks to the long bowsprit enabling her to carry six spritsails, together with the imposing masts which take maximum advantage of light winds.

The mainmast is positioned relatively far forward.

The "Fryderyk Chopin" is managed by the International Class Afloat Foundation and operated as a training ship, combining conventional education with the carrying out of crew tasks.

KRUZENSHTERN

First commissioned in 1926 under the name of the "Padua", the "Kruzenshtern" was the last freight-carrying four-masted barque ever built. This and other vessels owned by the Laeisz shipping company in Hamburg were mainly used to carry saltpetre from the west coast of South America.

The company was nicknamed "The flying P line" for the speed of its ships, whose names all began with "P". The "Padua" was the fastest of them all. She now serves as a training ship for the Russian Naval College, Kaliningrad, having been transferred to the Soviet Union and renamed the "Kruzenshtern" in 1946, but even in her early days she had a partial role as a trainer.

LORD NELSON

The "Lord Nelson" has a very particular role, being designed specifically for handicapped people. Each handicapped crew-member is accompanied by a non-handicapped person; together, they perform the same tasks as the crews of other ships.

The steel-hulled three-masted barque was built in 1984-1985; the accommodation was designed by naval architect Colin Mudie.

The Jubilee Sailing Trust Ltd., which owns this rather special sailing ship, organises voyages around the British Isles and in European waters.

MERCATOR

The "Mercator" was built in 1932 as a topsail schooner by the Ramage & Ferguson Ltd. yard in Leith, Scotland. Fairly soon afterwards she was converted into a barkentine by a yard in Normandy. The Second World War put an end to her annual trips all over the world, and in 1943 she was taken over by the British navy as a submarine supply ship, sailing

under the white ensign. The ship was returned to Belgium in 1948 and entered service once more in 1951 after a thorough overhaul. She carried out annual training voyages up until 1960. The "Mercator" was finally decommissioned, and became a museum ship, first in Antwerp and since 1963 in Ostend. The ship went into dry dock for repairs in Ghent in spring this year, and visitors can now admire a renovated museum.

NAUSIKAA

Plans to restore the "Vanessa", a former Icelander, coaster and smuggler, began to take form in 1990.

Thanks to the new owners Walk About NV, we are now able to enjoy the spectacle of this jewel of the Belgian sailing world. This three-masted clipper - the only Belgian ship in her class afloat - at present operates as a passenger ship. The "Vanessa" underwent a total metamorphosis, and after being surveyed as a blue-water ship by the Belgian survey department was registered under the name of the "Nausikaa". The restoration was completed in 1992. The conversion demonstrates a sense of perfection, coupled with modern comfort and traditional appearance.

OOSTERSCHELDE

This Dutch three-masted schooner was built in 1917 by the Hendrik Appelo & Zn. yard in Zwartsluis for the shipping company "Hollandsche Algemeene Atlantische Scheepvaartmaatschappij". The "Oosterschelde" originally functioned as a sailing freighter, but eventually became a fully-motorised vessel, gradually losing more and more of her character as a sailing ship.

Her name was subsequently changed to the "Fuglen" and then to the "Sylvan", by respectively the Danish shipping line, "Rederiaktieselskabet Fuglen", which bought her in 1939, and the Swede, Sam Peterson from Skårhamm, who acquired her in 1953. Modernisation carried out in 1961-62 changed the schooner out of all recognition.

In 1988 the ship was purchased by the Dutchman Dick van Andel, who gave the vessel back her original name.

A reconstruction project took shape with the aid of the foundation "Het Rotterdamse Zeilschip" and the new owner, the shipping Company "Oosterschelde" BV, together with many expert helpers. Since 1992 the "Oosterschelde" is able to sail all the seas of the world as a passenger ship.

POGORIA

This Polish three-masted schooner, owned by Gdynska Fundacja Zeglarska and designed by naval architect Zygmunt Choren in 1980, is the sister ship to the "Dar Młodzieży" (1982). In 1986 the "Pogoria" set sail for Antarctica. Later the same year, she took part in the celebrations in New York to mark the centenary of the Statue of Liberty.

SAGRES II

This three-masted barque, named after a Portuguese port, was built by the Hamburg yard Blohm & Voss and was originally named the "Albert Leo Schlageter".

She sustained damage in the Second World War, having been converted into a supply ship. The vessel was taken over by the United States after the war, and later transferred to Brazil.

In 1961 the Portuguese navy bought the ship to replace the "Sagres I", built in 1896. Since then she has served as a training ship, like her predecessor. With her figurehead of Henry the Navigator and the Lusiades cross on her square sails, the "Sagres II" is instantly recognisable.

SEDOV

The "Sedov", the largest sailing ship in the world, is one of two square-rigged, ocean-going vessels which were originally built as freighters and which are still in active service.

Built just after the First World War for the German shipping line F.A. Vinnen, the ship was originally named the "Magdalene Vinnen" after the daughter

of the shipping company's owner. She was subsequently acquired by the Norddeutscher Lloyd line in Bremen, who renamed her the "Kommodore Johnson".

After the Second World War the vessel was transferred to the UK and later to the Soviet Union. In 1952 she first sailed as a Soviet training ship under the name of the "Sedov".

Following a six-year refit at the Kronstadt yards, the "Sedov" operated as a training ship for the Soviet fisheries Ministry, and now serves the same purpose for the Murmansk Naval Academy.

SWAN FAN MAKKUM

The brigantine "Swan Fan Makkum" (the Friesian word for "swan" is the same as in English) entered service in 1993 as a passenger ship. It was built to order for Willem Slighting and Hans van der Lee by the REF yard in Gdansk.

This two-master cruises the Caribbean in winter and the North Sea and Baltic in summer. With this in mind, its designer Olivier van Meer deliberately limited the draught to 3.54 m (11 1/2 ft.). He also designed an ingenious roller system for reefing the square sails, making them easier to operate.

THOR HEYERDAHL

This three-masted topsail schooner, owned by Segelschiff Thor Heyerdahl e.V., was built in 1930 by the E.J. Smit en Zoons NV yard in Westerbroek.

The name was changed to the "Thor Heyerdahl" by co-owner Detlef Soitzek, who acted as navigator in the Thor Heyerdahl raft on the 1977-1978 Tigris expedition. From 1979 until 1983 the ship was refitted. She took part in the Cutty Sark Tall Ships' Races in 1985.



OOSTERSCHELDE

A-Schepen

Schip Nom du navire Name of the ship Name des Schiffes	Type Grément Rigging Art	Land Pays Country Nationalität	Eigenaar Propriétaire Owner Eigner	Thuishaven Port d'attache Home port Heimathafen	Bouwjaar Date de construction Date of construction Baujahr	Bouwwerf Lieu de construction Shipyard Bauwerft
Alexander von Humboldt	driemastbark trois-mâts barque three-masted barque Dreimast-Bark	Duitsland Allemagne	S.T.A. (Sail Training Association), Bremerhaven, Duitsland S.T.A., Bremerhaven, Allemagne	Bremerhaven, Duitsland Bremerhaven, Allemagne	1906, verbouwing 1986-1988 1906, transformation 1986-1988	AG Weser, Bremen, Duitsland AG Weser, Brème, Allemagne
Amerigo Vespucci	driemastvolschip trois-mâts carré three-masted full-rigged ship Dreimast-Vollschiff	Italië Italie	Marina Militare, Accademia Navale, Livorno, Italië Marine Militaire, Académie navale, Livourne, Italie	La Spezia, Italië La Spezia, Italie	1930	voormalige koninklijke werf in Castellamare di Stabia, Napels, Italië ancien chantier naval royal à Castellamare di Stabia, Naples, Italie
Creoula	viermastschoener quatre-mâts goélette four-masted schooner Viermast-Schoener	Portugal Portugal	Ministerie van Defensie, Lissabon, Portugal Ministère de la Défense, Lisbonne, Portugal	Lissabon, Portugal Lisbonne, Portugal	1937	Scheepswerf CUF, Lissabon, Portugal Chantier naval CUF, Lisbonne, Portugal
Dar Młodzieży	driemastvolschip trois-mâts carré three-masted full-rigged ship Dreimast-Vollschiff	Polen Pologne	Marine Academie van Koopvaardij, Gdynia, Polen Académie Marine Marchande, Gdynia, Pologne	Gdynia, Polen Gdynia, Pologne	1982	Scheepswerf van Gdansk, Polen Chantier naval à Gdansk, Pologne
Eendracht II	driemastgaffelschoener trois-mâts goélette à corne three-masted fore-and-aft-rigged schooner Dreimast-Gaffelschoener	Nederland Pays-Bas	Twaalf Provinciën BV	Scheveningen, Nederland Scheveningen, Pays-Bas	1989	Scheepswerf Hardinxveld; scheepswerf Damen in Gorinchem, Nederland Chantier naval à Hardinxveld; chantier naval Damen à Gorinchem, Pays-Bas
Europa	driemastbark trois-mâts barque three-masted barque Dreimast-Bark	Nederland Pays-Bas	Harry Smit	Amsterdam, Nederland Amsterdam, Pays-Bas	1911, reconstructie 1987-1994 1911, reconstruction 1987-1994	Scheepswerf Stülcken, Hamburg, Duitsland Chantier naval Stülcken à Hambourg, Allemagne
Fryderyk Chopin	brigantijn brigantin brigantine Brigantine	Polen Pologne	International Class Afloat Foundation, Warschau, Polen International Class Afloat Foundation, Varsovie, Pologne		1990	P.T. "Dora", Gdynia, Polen P.T. "Dora", Gdynia, Pologne
Kruzenshtern	viermastbark quatre-mâts barque four-masted barque Viermast-Bark	Rusland la Russie	Marine College, Kaliningrad, Rusland Collège naval, Kaliningrad, la Russie	Riga Riga	1926	J.C. Tecklenborg AG, Wesermünde (Bremerhaven), Duitsland J.C. Tecklenborg AG, Wesermünde (Bremerhaven), Allemagne
Lord Nelson	driemastbark trois-mâts barque three-masted barque Dreimast-Bark	Groot-Brittanië Grande-Bretagne	Jubilee Sailing Trust Ltd., Southampton, Groot-Brittanië Jubilee Sailing Trust Ltd., Southampton, Grande-Bretagne	Southampton, Groot-Brittanië Southampton, Grande-Bretagne	1984-1985	James W. Cook & Son Ltd., Wivenhoe Essex/Vosper, Thornycroft (UK) Ltd./E. Cole & Son Ltd., Groot-Brittanië James W. Cook & Son Ltd., Wivenhoe Essex/Vosper, Thornycroft (UK) Ltd./E. Cole & Son Ltd., Grande-Bretagne

Meting Jauge Tonnage	Lengte Longueur Length Länge	Diepgang Tirant d'eau Draught Tiefgang	Zeiloppervlak Surface de Voilure Sail area Segelfläche	Hoogte van de mast Hauteur du mât Height of the mast Höhe des Mastes	Gebruik Emploi Use Anwendung	Bemanning Equipage Ship's company Mannschaft	Aanwezig in 1990 Présent en 1990 Present in 1990 Anwesend im 1990
396 BRT, 830 ton waterverplaatsing 396 TJB, déplacement de 830 tonnes	62,55 m	5,48 m	1036 m ²	34,44 m (boven de waterlijn) 34,44 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	schoolschip navire-école	60	neen non
3550/4100 ton waterverplaatsing déplacement de 3550/4100 tonnes	123,50 m	8,7 m	3469,7 m ²	46 m (boven dek) 46 m (au-dessus du pont)	schoolschip navire-école		ja oui
1300 BRT, 676 ton waterverplaatsing 1300 TJB, déplacement de 676 tonnes	67,40 m	4,8 m	1244 m ²	37 m (boven de waterlijn) 37 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	schoolschip navire-école	92	neen non
2255 BRT, 335 NRT 2255 TJB, 335 TJN	109 m	7,00 m	3137 m ²	49,50 m (boven de waterlijn) 49,50 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	schoolschip navire-école	154	neen non
606 BRT, 181 NRT 606 TJB, 181 TJN	60,96 m	max. 5,03 m	1047 m ²	42 m	schoolschip, passagiersschip navire-école, navire à passagers		ja oui
	55,10 m	4,5 m	1020 m ²	38 m	passagiersschip navire à passagers		neen non
670 BRT 670 TJB	56,08 m	4,00 m	1345,50 m ²	37 m (boven de waterlijn) 37 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	schoolschip navire-école	52	neen non
3258 BRT, 5750 ton waterverplaatsing 3258 TJB, déplacement de 5750 tonnes	114,90 m	max. 7,01 m	3632 m ²	83,51 m (boven de waterlijn) 83,51 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	schoolschip navire-école	210	ja oui
368 BRT, 110 NRT 368 TJB, 110 TJN	54,70 m	4,12 m	1024 m ²	33,70 m (boven de waterlijn) 33,70 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	schoolschip navire-école	50	ja oui

A-Schepen

Schip Nom du navire Name of the ship Name des Schiffes	Type Grément Rigging Art	Land Pays Country Nationalität	Eigenaar Propriétaire Owner Eigner	Thuishaven Port d'attache Home port Heimathafen	Bouwjaar Date de construction Date of construction Baujahr	Bouwwerf Lieu de construction Shipyard Bauwerft
Mercator	barkentijn	België	Vlaamse Gemeenschap, beheer: VZW "Mercator"	Antwerpen, België	1932	Scheepswerf Ramage & Ferguson Ltd., Leith, Schotland Chantier naval Ramage & Ferguson Ltd., Leith, Ecosse
	barquentine	Belgique	Communauté flamande, gestion: ASBL "Mercator"	Anvers, Belgique		
	barquentine Barkentine					
Nausikaa	driemastklipper	België	Walk About NV, Deerlijk, België	Antwerpen, België	1992	Scheepswerf Fa Top Sel, Gdansk, Polen - afgewerkt op scheepswerf van Rostock, Polen Chantier naval Fa Top Sel, Gdansk, Pologne - achevé au chantier naval de Rostock, Pologne
	trois-mâts clipper	Belgique	SA Walk About, Deerlijk, Belgique	Anvers, Belgique		
	three-masted clipper Dreimast-Klipper					
Oosterschelde	driemasttopzeilschoener	Nederland	Reederij BV "Oosterschelde", Rotterdam, Nederland	Rotterdam, Nederland	1917, restauratie in 1990-1992	Scheepswerf Hendrik Appelo & Zn., Zwartsluis, Nederland - 1990: werf Gerard Kroes, Leeuwarden en scheepswerf Rotterdam, Nederland Chantier naval H. Appelo & Fils, Zwartsluis, Pays-Bas - 1990: chantier G. Kroes, Leeuwarden et chantier naval à Rotterdam, Pays-Bas
	trois-mâts goélette à hunier	Pays-Bas	Société d'armateurs BV "Oosterschelde", Rotterdam, Pays-Bas	Rotterdam, Pays-Bas	1917, restauration 1990-1992	
	three-masted topsail schooner Dreimast-Toppsegelschooner					
Pogoria	driemastschoener	Polen	Gdynska Fundacja Zeglarska, Polen	Gdansk, Polen	1980	Scheepswerf Gdansk, Polen Chantier naval à Gdansk, Pologne
	trois-mâts goélette	Pologne	Gdynska Fundacja Zeglarska, Pologne	Gdansk, Pologne		
	three-masted schooner Dreimast-Schooner					
Sagres II	driemastbark	Portugal	Armada Portuguesa, Lissabon, Portugal	Alfeite, Portugal	1937	Scheepswerf Blohm & Voss, Hamburg, Duitsland Chantier naval Blohm & Voss, Hamburg, Allemagne
	trois-mâts barque		Armada Portuguesa, Lisbonne, Portugal			
	three-masted barque Dreimast-Bark					
Sedov	viermastbark	Rusland	Marine Academie, Murmansk, Rusland	Murmansk, Rusland	1921	Germania Werft (F. Krupp AG), Kiel, Duitsland Chantier naval Germania Werft (F. Krupp AG), Kiel, Allemagne
	quatre-mâts barque	la Russie	Académie navale, Mourmansk, la Russie	Mourmansk, la Russie		
	four-masted barque Viermast-Bark					
Swan Fan Makkum	schoenerbrik	Nederland	Swan Company-Holland, Hoorn, Nederland		1993	Scheepswerf REF, Gdansk, Polen Chantier naval REF, Gdansk, Pologne
	brick-goélette	Pays-Bas	Swan Company-Holland, Hoorn Pays-Bas			
	brig schooner Schoonerbrigg					
Thor Heyerdahl	driemasttopzeilschoener	Duitsland	Segelschiff "Thor Heyerdahl" e.V., Kiel, Duitsland	Kiel, Duitsland	1930, verbouwing 1979-1983	Scheepswerf E.J. Smit & Zoon's NV, Westerbroek, Nederland (1930) Chantier naval E.J. Smit & Fils SA, Westerbroek, Pays-Bas (1930)
	trois-mâts goélette à hunier	Allemagne	Segelschiff "Thor Heyerdahl" e.V., Kiel, Allemagne	Kiel, Allemagne	1930, transformation 1979-1983	
	three-masted topsail schooner Dreimast-Toppsegelschooner					

Meting Jauge Tonnage	Lengte Longueur Length Länge	Diepgang Tirant d'eau Draught Tiefgang	Zeiloppervlak Surface de Voilure Sail area Segelfläche	Hoogte van de mast Hauteur du mât Height of the mast Höhe des Mastes	Gebruik Emploi Use Anwendung	Bemanning Equipage Ship's company Mannschaft	Aanwezig in 1990 Présent en 1990 Present in 1990 Anwesend im 1990
778,86 BRT, 159 NRT 778,86 TJB, 159 TJN	78,40 m	4,25 m	1260 m ²	39 m	museumschip navire-musée	50	neen non
244 BRT, 400 ton waterverplaatsing 244 TJB, déplacement de 400 tonnes	54,30 m	3,5 m	640 m ²		passagiersschip navire à passagers	7	neen non
226 BRT 226 TJB	50,12 m	3,00 m	891 m ²	36 m vanaf de kiel 36 m à partir de la quille	passagiersschip navire à passagers	6	neen non
290 BRT 290 TJB	51,21 m	max. 3,96 m	1000 m ²	36 m (boven de waterlijn) 36 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	schoolschip navire-école	52	neen non
1516 BRT 1516 TJB	89,50 m	5,5 m	1935 m ²	45,1 m (boven de waterlijn) 45,1 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	schoolschip navire-école	193	ja oui
3432 BRT, 2972 NRT, 5300 ton waterverplaatsing 3432 TJB, 2972 TJN, déplacement de 5300 tonnes	124,05 m	6,8 m	3971,1 m ²	58 m (boven de waterlijn) 58 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	schoolschip navire-école	234	ja oui
404 BRT 404 TJB	65,00 m	3,54 m	1300 m ²	44,60 m	passagiersschip navire à passagers		neen non
211,21 BRT, 118 NRT 211,21 TJB, 118 TJN	51,51 m	2,55 m	ca. 730 m ² env. 730 m ²	28,65 m (boven de waterlijn) 28,65 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	schoolschip navire-école	44	neen non

B-Schepen

Schip Nom du navire Name of the ship Name des Schiffes	Type Gréement Rigging Art	Land Pays Country Nationalität	Eigenaar Propriétaire Owner Eigner	Thuishaven Port d'attache Home port Heimathafen	Bouwjaar Date de construction Date of construction Baujahr	Bouwwerf Lieu de construction Shipyard Bauwerft
Asgard II	brigantijn	Ierland	Ministerie van Defensie, Coiste an Asgard, Dublin, Ierland	Dublin, Ierland	1981	Tyrrell & Sons, Arklow, Ierland
	brigantin	Irlande	Ministère de la Défense, Coiste an Asgard, Dublin, Irlande	Dublin, Irlande		
	brigantine Brigantine					
Belle Poule	topzeilschoener type "Pampolaise"	Frankrijk	Frans Zeemacht	Brest, Frankrijk	1932	Scheepswerf van Normandië, Fécamp, Frankrijk Chantier naval de Normandie, Fécamp, France
	goélette à hunier type "Pampolaise"	France	Marine française	Brest, France		
	topsail schooner type "Pampolaise"					
	Toppssegelschoener Typ "Pampolaise"					
Den Store Bjørn	schoener	Denemarken	Småskolen Fremtidens Danmark / Søfolkene, Vamdrup, Denemarken	Kolding, Denemarken	1902	N.F. Hansen
	goélette	Danemark	Småskolen Fremtidens Danmark / Søfolkene, Vamdrup, Danemark	Kolding, Danemark		
	schooner Schoener					
Etoile Molène	Dundee tonijnvissersschip	Frankrijk	Etoile Marine, Saint-Malo, Frankrijk	Saint-Malo, Frankrijk	1954	
	Dundee thonier Dundee tuna fishing ship Dundee Thunfisch Fischereischiff	France	Etoile Marine, Saint-Malo, France	Saint-Malo, France		
Jean de la Lune	brigantijn	Groot-Britannië (Schotland)	Kap. John Reid, Edinburgh, Schotland	Leith, Edinburgh, Schotland	1957, 1992-1994 verbouwing tot brigantijn	
	brigantin	Grande-Bretagne (l'Ecosse)	Kap. John Reid, Edinburgh, Ecosse	Leith, Edinburgh, Ecosse		
	brigantine Brigantine					
Johann Smidt	topzeilschoener	Duitsland	Duitse Klipper Vereniging	Bremen, Duitsland	1974	Commenga, Amsterdam, Nederland Commenga, Amsterdam, Pays-Bas
	goélette à hunier	Allemagne	Société allemande de Clippers	Brême, Allemagne		
	topsail schooner Toppssegelschoener					
Le Mutin	kotter cotre cutter Kutter	Frankrijk France			1926	Sables d'Olonne, Frankrijk Sables d'Olonne, France
Urania	Bermuda kits	Nederland	Koninklijke Nederlandse Zeemacht, Koninklijk Nederlands Marine College, Den Helder, Nederland	Den Helder, Nederland	1928	Haarlemse Scheepsbouw Maatschappij, Haarlem, Nederland
	ketch des Bermudes	Pays-Bas	Marine Royale néerlandaise, Collège Maritime Royal néerlandais, Den Helder, Pays-Bas	Den Helder, Pays-Bas		
	Bermudan ketch Bermuda-Ketsch					
Zeelandia	driemastschoener trois-mâts goélette three-masted schooner Dreimast-Schoener	Nederland Pays-Bas				
Zenobe Gramme	torenkits	België	Belgische Zeemacht		1961	Scheepswerf J. Boel & Zonen, Temse, België Chantier naval J. Boel & Fils, Temse, Belgique
	ketch	Belgique	Marine belge			
	ketch Ketsch					

Meting Jauge Tonnage Tonnage	Lengte Longueur Length Länge	Diepgang Tirant d'eau Draught Tiefgang	Zeiloppervlak Surface de Voilure Sail area Segelfläche	Hoogte van de mast Hauteur du mât Height of the mast Höhe des Mastes	Gebruik Emploi Use Anwendung	Bemanning Equipage Ship's company Mannschaft	Aanwezig in 1990 Présent en 1990 Present in 1990 Anwesend im 1990
93 BRT	32,91 m	2,93 m	388,9 m ²	25,90 m (boven de waterlijn)	schoolschip	25	neen
93 TJB				25,90 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	navire-école		non
275 ton netto	37,50 m	3,65 m	553,2 m ²	30,4 m	schoolschip	ca. 36	neen
275 tonnes net					navire-école	env. 36	non
169 BRT	45 m	3,96 m	525 m ²	31,50 m (boven de waterlijn)	schoolschip	20	neen
169 TJB				31,50 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	navire-école		non
125 ton	35 m	3,60 m	420 m ²	28 m	passagiersschip	25	neen
125 tonnes					navire à passagers		non
79,78 BRT, 160 ton waterverplaatsing	32,30 m	3,23 m	390 m ²	24,69 m	schoolschip, passagiersschip	20	neen
79,78 TJB, déplacement de 160 tonnes					navire-école, navire à passagers		non
226 ton	37,49 m	3,6 m	527,6 m ²	33,8 m	schoolschip		neen
226 tonnes					navire-école		non
55 ton waterverplaatsing (1938) déplacement de 55 tonnes (1938)	37,00 m				schoolschip navire-école		neen non
50,96 BRT, 38,36 NRT	25,30 m	3,35 m	293,50 m ²	26,21 m (boven de waterlijn)	schoolschip	17	ja
50,96 TJB, 38,36 TJN				26,21 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	navire-école		oui
	40,54 m						ja oui
136 BRT	28,15 m	2,60 m	535 m ²	30,80 m	schoolschip		ja
136 TJB					navire-école		oui

C-Schepen

Naam van het schip Nom du navire Name of the ship Name des Schiffes	Type Gréement Rigging Art	Land Pays Country Nationalität	Eigenaar Propriétaire Owner Eigner
Adam	Bermuda kits ketch des Bermudes Bermudan ketch Bermuda-Ketsch	Belize	Trans Line Shipping Company, Keulen, Duitsland Trans Line Shipping Company, Cologne, Allemagne
Akela	Bermuda sloep sloop des Bermudes Bermudan sloop Bermuda-Schlup	Rusland la Russie	University of Water Comms - North West River Shipping, St.-Petersburg, Rusland University of Water Comms - North West River Shipping, St.-Petersburg, la Russie
Anyway	gaffelschoener goélette à corne fore-and-aft-rigged schooner Gaffelschoner	Nederland Pays-Bas	W. Brudon
Atalante	kits ketch ketch Ketsch	Groot-Britannië Grande-Bretagne	Cabot Shipping Co. Ltd. "Atalante", Palma de Mallorca, Spanje Cabot Shipping Co. Ltd. "Atalante", Palma de Mallorca, Espagne
Aurora	Bermuda sloep sloop des Bermudes Bermudan sloop Bermuda-Schlup	Rusland La Russie	Universiteit van Oceaan Technologie, St.-Petersburg, Rusland Université de la Technologie Océanique, St.-Petersburg, la Russie
Balder	stagzeilschoener goélette à voiles d'étai staysail schooner Stagsegelschoner	Nederland Pays-Bas	J.J. Tiets, IJmuiden, Nederland J.J. Tiets, IJmuiden, Pays-Bas
Baltic Beauty	schoener goélette schooner Schoner	Zweden la Suède	
Black diamond of Durham	Bermuda sloep sloop des Bermudes Bermudan sloop Bermuda-Schlup	Groot-Britannië Grande-Bretagne	The Faramir Trust, Hartlepool, Groot-Britannië The Faramir Trust, Hartlepool, Grande-Bretagne
British Steel	Bermuda kits ketch des Bermudes Bermudan ketch Bermuda-Ketsch	Groot-Britannië Grande-Bretagne	Royal Artillery Yacht Club, RAGTE, Caen Barracks, Groot-Britannië Royal Artillery Yacht Club, RAGTE, Caen Barracks, Grande-Bretagne
Bylina	Bermuda sloep sloop des Bermudes Bermudan sloop Bermuda-Schlup	Rusland la Russie	Maritieme Academie Admiraal Makarov, St.-Petersburg, Rusland Académie Maritime Admiral Makarov, St.-Petersburg, la Russie
Elena-Maria-Barbara	gaffelschoener goélette à corne fore-and-aft-rigged schooner Gaffelschoner	Rusland la Russie	Alevtima Smetanina, St.-Petersburg, Rusland Alevtima Smetanina, St.-Petersburg, la Russie
Galahad	Bermuda sloep sloop des Bermudes Bermudan sloop Bermuda-Schlup	Groot-Britannië Grande-Bretagne	R.N. Engineering College, Plymouth, Groot-Britannië R.N. Engineering College, Plymouth, Grande-Bretagne
Golden Vanity	gaffelkotter cotre à corne gaff-rigged cutter Gaffelkutter	Groot-Britannië Grande-Bretagne	Golden Vanity Trust, Brixham, Groot-Britannië Golden Vanity Trust, Brixham, Grande-Bretagne
Grenada	Bermuda sloep sloop des Bermudes Bermudan sloop Bermuda-Schlup	Estland Estonie	

Bouwjaar Date de construction Baujahr	Meting Jauge Tonnage Tonnage	Lengte Longueur Length Länge	Diepgang Tirant d'eau Draught Tiefgang	Hoogte van de mast Hauteur du mât Height of the mast Höhe des Mastes	Bemanning Equipage Ship's company Mannschaft	Aanwezig in 1990 Présent en 1990 Present in 1990 Anwesend im 1990
1994	67 BRT 67 TJB	25,60 m	3,05 m	30,17 m (boven de waterlijn) 30,17 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	17	neen non
1986	8,5 BRT 8,5 TJB	15,24 m	2,74 m	19,96 m	12	ja oui
1983	19,44 BRT 19,44 TJB	19,35 m	2,13 m	15,54 m (boven de waterlijn) 15,54 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	28	neen non
1961	82,47 BRT 82,47 TJB				13	neen non
1978	16 BRT 16 TJB	18,29 m	3,35 m	22,56 m (boven de waterlijn) 22,56 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	10	ja oui
1983	23,10 BRT 23,10 TJB	17,37 m	2,44 m	17,68 m (boven de waterlijn) 17,68 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	16	ja oui
1926		38,71 m				neen non
1973	14,33 BRT 14,33 TJB	15,24 m	2,74 m	17,98 m (boven de waterlijn) 17,98 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	10	neen non
1970	23 BRT 23 TJB	19,51 m	2,74 m	29,56 m (boven de waterlijn) 29,56 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	10	neen non
1975	7 BRT 7 TJB	14,02 m	2,13 m	17,07 m (boven de waterlijn) 17,07 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	8	neen non
1995	2 BRT 2 TJB	29,56 m	2,44 m	12,80 m (boven de waterlijn) 12,80 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	10	neen non
1983	10,91 BRT 10,91 TJB	13,41 m	2,44 m	16,76 m (boven de waterlijn) 16,76 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	8	neen non
1908	20 BRT 20 TJB	16,46 m	3,96 m	16,76 m (boven de waterlijn) 16,76 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	8	neen non
1965	7,5 BRT 7,5 TJB	13,71 m			6	neen non

C-Schepen

Naam van het schip Nom du navire Name of the ship Name des Schiffes	Type Gréement Rigging Art	Land Pays Country Nationalität	Eigenaar Propriétaire Owner Eigner
Hajduk	torensloep sloop sloop Schlup	Polen Pologne	Morski Klub Sportowy Pogon, Szczecin, Polen Morski Klub Sportowy Pogon, Szczecin, Pologne
Helena Cristina	Bermuda kits ketch des Bermudes Bermudan ketch Bermuda-Ketsch	Nederland Pays-Bas	Arie Twigt, Hellevoetsluis, Nederland Arie Twigt, Hellevoetsluis, Pays-Bas
Maplin Bird	torenkits ketch ketch Ketsch	Groot-Britannië Grande-Bretagne	Ian Griffiths, Rochford, Essex, Groot-Britannië Ian Griffiths, Rochford, Essex, Grande-Bretagne
Mokotow	sloep sloop sloop Schlup	Polen Pologne	Yacht Club of Poland Warsaw, Warschau, Polen Yacht Club of Poland Warsaw, Varsovie, Pologne
Nobile	gaffelkotter cotre à corne gaff-rigged cutter Gaffelkutter	Duitsland Allemagne	Leben Lernen Segelschiffen e.V., Wolgst, Duitsland Leben Lernen Segelschiffen e.V., Wolgst, Allemagne
Nomad	kotter cotre cutter Kutter	Nederland Pays-Bas	E.M. Markus, Den Helder, Nederland E.M. Markus, Den Helder, Pays-Bas
Ocean Scout	Bermuda kits ketch des Bermudes Bermudan ketch Bermuda-Ketsch	Groot-Britannië Grande-Bretagne	Scouts Offshore "Tolken", Colchester, Groot-Britannië Scouts Offshore "Tolken", Colchester, Grande-Bretagne
Orion	Bermuda kotter cotre des Bermudes Bermudan cutter Bermuda-Kutter	Nederland Pays-Bas	J.J. Westerbeek, Blijham, Nederland J.J. Westerbeek, Blijham, Pays-Bas
Otama II	Bermuda kotter cotre des Bermudes Bermuda cutter Bermuda-Kutter	Australië Australie	Farnham College, Hengelo, Nederland Collège Farnham, Hengelo, Pays-Bas
Pandora	torenkits ketch ketch Ketsch	Nederland Pays-Bas	BV Veenstra, Staveren, Nederland BV Veenstra, Staveren, Pays-Bas
Regina Germania	schoener goélette schooner Schoner	Duitsland Allemagne	Erich Herrmann, Eschborn, Duitsland Erich Herrmann, Eschborn, Allemagne
Salex	Bermuda kotter cotre des Bermudes Bermudan cutter Bermuda-Kutter	Groot-Britannië Grande-Bretagne	Scouts Offshore "Tolken", Colchester, Groot-Britannië Scouts Offshore "Tolken", Colchester, Grande-Bretagne
Sarie Marais of Plymouth	Bermuda sloep sloop des Bermudes Bermudan sloop Bermuda-Schlup	Groot-Britannië Grande-Bretagne	R. Kay, Plymouth, Groot-Britannië R. Kay, Plymouth, Grande-Bretagne
Sofia	Bermuda sloep sloop des Bermudes Bermudan sloop Bermuda-Schlup	Rusland la Russie	Maritieme Academie Admiraal Makarov, St.-Petersburg, Rusland Académie Maritime Admiral Makarov, St.-Petersburg, la Russie

Bouwjaar Date de construction Baujahr	Meting Jauge Tonnage	Lengte Longueur Length Länge	Diepgang Tirant d'eau Draught Tiefgang	Hoogte van de mast Hauteur du mât Height of the mast Höhe des Mastes	Bemanning Equipage Ship's company Mannschaft	Aanwezig in 1990 Présent en 1990 Present in 1990 Anwesend im 1990
1977		14,63 m	2,44 m	19,51 m (boven de waterlijn) 19,51 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	10	neen non
1986					9	neen non
1982	15 BRT 15 TJB	15,24 m	1,22 m	16,15 m (boven de waterlijn) 16,15 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	6	ja oui
1977	15,53 BRT 15,53 TJB	15,54 m	2,44 m	16,76 m (boven de waterlijn) 16,76 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	7	neen non
1919	80,14 BRT 80,14 TJB	41,20 m	3,40 m	30,48 m (boven de waterlijn) 30,48 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	22	neen non
1990		16,76 m	2,44 m	21,94 m (boven de waterlijn) 21,94 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	9	neen non
1985	16,3 BRT 16,3 TJB	16,46 m	2,44 m	19,20 m (boven de waterlijn) 19,20 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	14	neen non
1991	10 BRT 10 TJB	13,41 m	2,44 m	16,76 m (boven de waterlijn) 16,76 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	5	ja oui
1987		16,76 m	2,59 m	20,42 m (boven de waterlijn) 20,42 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	12	neen non
1980	24 BRT 24 TJB	17,07 m	2,13 m	17,68 m (boven de waterlijn) 17,68 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	12	ja oui
1984		17,07 m	2,44 m	17,68 m (boven de waterlijn) 17,68 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	19	neen non
1971	15,09 BRT 15,09 TJB	15,54 m	2,29 m	19,20 m (boven de waterlijn) 19,20 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	12	neen non
1993	14,10 BRT 14,10 TJB				8	neen non
1993	7 BRT 7 TJB				6	neen non

C-Schepen

Naam van het schip Nom du navire Name of the ship Name des Schiffes	Type Gréement Rigging Art	Land Pays Country Nationalität	Eigenaar Propriétaire Owner Eigener
Spirit of Boadicea	Bermuda kits ketch des Bermudes Bermudan ketch Bermuda-Ketsch	Groot-Brittanië Grande-Bretagne	Ocean Youth Club, Gosport, Groot-Brittanië Ocean Youth Club, Gosport, Grande-Bretagne
Stella Polare	Bermuda yacht yawl des Bermudes Bermudan yawl Bermuda-Yawl	Italië Italie	Italiaanse Marine Academie, Ministerie van Defensie, Rome, Italië Académie navale italienne, Ministère de la Défense, Rome, Italie
Svyatitel Nikolai	bark barque barque Bark	Rusland la Russie	Karelia-Tamp, Petrozavodsk, Rusland Karelia-Tamp, Petrozavodsk, la Russie
Taikoo	Bermuda kits ketch des Bermudes Bermudan ketch Bermuda-Ketsch	Groot-Brittanië Grande-Bretagne	Ocean Youth Club, Gosport, Groot-Brittanië Ocean Youth Club, Gosport, Grande-Bretagne
Trapegeer	Bermuda sloep sloop des Bermudes Bermudan sloop Bermuda-Schlup	België Belgique	Geert Vandendriessche
Vegewind	schoener goëlette schooner Schooner	Duitsland Allemagne	Aucoop Bootswerkstaat Bremen, Bremen, Duitsland Aucoop Bootswerkstaat Bremen, Brême, Allemagne
Wandelaar III	Bermuda sloep sloop des Bermudes Bermudan sloop Bermuda-Schlup	België Belgique	Looman NV, Schoten, België SA Looman, Schoten, Belgique
Zvezda	kits ketch ketch Ketsch	Rusland la Russie	St.-Petersburg River Yacht Club, St.-Petersburg, Rusland St.-Petersburg River Yacht Club, St.-Petersburg, la Russie
BUITEN CATEGORIE			
Boa Esperança	karveel caravelle caravel Karavelle	Portugal	Aporvela, Lissabon, Portugal Aporvela, Lisbonne, Portugal
Ubena von Bremen	Hanzeatische kogge	Duitsland	Hanse-Koggewerft e.V., Bremerhaven, Duitsland
	nef Hanseatic Hanseatic cock Hansekogge	Allemagne	Hanse-Koggewerft e.V., Bremerhaven, Allemagne

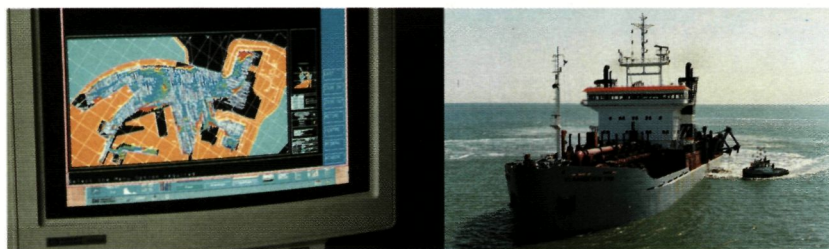
Bouwjaar Date de construction Date of construction Baujahr	Meting Jauge Tonnage Tonnage	Lengte Longueur Length Länge	Diepgang Tirant d'eau Draught Tiefgang	Hoogte van de mast Hauteur du mât Height of the mast Höhe des Mastes	Bemanning Equipage Ship's company Mannschaft	Aanwezig in 1990 Présent en 1990 Present in 1990 Anwesend im 1990
1974	33,06 BRT 33,06 TJB	23,47 m	2,59 m	22,55 m (boven de waterlijn) 22,55 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	18	neen non
1965	40,31 BRT 40,31 TJB	23,16 m	3,35 m	25,91 m (boven de waterlijn) 25,91 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	16	neen non
1991	35 BRT 35 TJB	22,86 m	2,13 m	15,85 m (boven de waterlijn) 15,85 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	14	neen non
1973	33,13 BRT 33,13 TJB	23,47 m	2,44 m	22,55 m (boven de waterlijn) 22,55 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	18	neen non
1982		13,41 m (romp) 13,41 m (coque)			7	neen non
1992	33 BRT 33 TJB	22,25 m	2,74 m	20,73 m (boven de waterlijn) 20,73 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	17	neen non
1979	10 BRT 10 TJB	15,24 m	2,74 m	20,12 m (boven de waterlijn) 20,12 m (au-dessus de la ligne de flottaison)	8	neen non
1934	21 BRT 21 TJB				17	neen non
1989-1990	123 ton 123 tonnes	23,82 m	3,25 m	26,17 m		ja oui
1991	ca. 120 ton env. 120 tonnes	23,23 m	ca. 2,25 m (met lading) 1,25 m (zonder lading) env. 2,25 m (avec chargement) 1,25 m (sans chargement)	22,90 m		neen non

**Wherever
water meets land**



**there is experience, research
and loyalty**

Onderhoudsbaggerwerken - Aanleggen en herstellen van stranden - Opspuitingswerken- Zand- en grindwinning op zee en op rivieren - Vrijbaggeren en bergen van wrakken - Milieutechnieken - Offshore werken



 **N.V. BAGGERWERKEN
DECLOEDT EN ZOON**

Maatschapp. Zetel: Bredensesteenweg 20-21 - 8400 Oostende - tel. + 32.59/32 17 89 - fax + 32.59/32 01 61
Exploit. Zetel: Tijdokstraat 24 - 8380 Zeebrugge - tel. + 32.50/54 41 86 - fax + 32.50/54 72 36
Administr. Zetel: Fr. Rooseveltlaan 11 - 1050 Brussel - tel. + 32.2/647 75 10 - fax + 32.2/647 44 94

**Et qui vous offre
5 suppléments
gratuits ?**

La Libre Belgique.
Un quotidien, cinq hebdomadaires
pour avoir un éclairage avisé
sur tout ce qui vous entoure.

LA LIBRE BELGIQUE

Un esprit s'ouvre à tout.

SERVICE ABONNEMENT : 02/211.27.49

100 jaar Zeehaven Brugge

1895 - 1995

De expositie "100 jaar Zeehaven Brugge" is één van de belangrijkste manifestaties ter ere van het eeuwfeest van de haven Brugge-Zeebrugge.

Deze tentoonstelling loopt van zaterdag 8 juli tot en met woensdag 20 september en is in het Beursgebouw (Hauwersstraat) te Brugge opgesteld.

Op 23 augustus 1895 keurde de Kamer van Volksvertegenwoordigers het wetsontwerp goed voor de uitvoering van de plannen Brugge-Zeehaven.

De Senaat volgde in die beslissing op 6 september 1895. Bij de bekendmaking van de gunstige stemuitslag brak te Brugge een ware feestroes uit.

De euforie was algemeen!

Op 13 december 1993 werd de VZW "Zeehaven Brugge" opgericht.

Deze VZW telt 50 leden, die ongeveer 30 Brugse verenigingen met het stads- en het Havenbestuur MBZ samenbrengen.

Eén van de doelstellingen van VZW "Zeehaven Brugge" is de organisatie van een grootse tentoonstelling naar aanleiding van het jubileumjaar 1995.

Op een oppervlakte van meer dan 4000 m² wordt een totaalbeeld gegeven van de geschiedenis van de haven van Brugge-Zeebrugge en wordt hulde gebracht aan de pioniers en grondleggers. Deze expositie is de meest complete die ooit aan dit onderwerp werd gewijd.

De overzichtstentoonstelling is in zeven thema-zalen ingedeeld.

Deze zijn : de maritieme voorgeschiedenis, de dromers en de plannenmakers, de bouw en de inhuldiging, de oorlogsperiodes, het Interbellum, de uitbouw van de nieuwe haven en de vissershaven.

De maritieme voorgeschiedenis

Het is voldoende gekend welke betekenis Brugge had als wereldhaven in de middeleeuwen. In dit eerste deel van de tentoonstelling wordt hierop kort de aandacht gevestigd. Blikvanger is de maquette van de uit de Romeinse tijd stammende "boot van Brugge" en het originele roer van dit schip.

De dromers en de plannenmakers

De geschiedenis van de haven begint met de publicatie in 1877 van baron Auguste de Maere, vader van Brugge-Zeehaven. Hij voorziet een toegangshaven in Heist en een nieuwe binnenhaven in Brugge. Aan de hand van originele documenten wordt deze episode belicht.

De bouw en de inhuldiging

De bouw van de haven wordt aan de hand van merkwaardig fotomateriaal voorgesteld. Het originele plannenboek, op lijnwaad, van de ingenieurs Coiseau en Cousin is te bewonderen.

Blikvanger is de maquette van de reuzetankraan die destijds speciaal voor deze werken werd ontworpen. Via een reeks onuitgegeven foto's, tekeningen en affiches, wordt de officiële inhuldiging van de haven, door Koning Leopold II, voorgesteld.

De oorlogsperiodes

De vernielingen tijdens de beide wereldoorlogen hebben de uitbouw en de expansie van de haven op commercieel gebied gedurende praktisch 50 jaar verhinderd.

Tijdens de oorlogsperiodes heeft de haven een militaire betekenis gehad. Talrijke voorwerpen, originele foto's en documenten brengen de bezoeker in de sfeer van destijds.

Het Interbellum

De havenactiviteit in de periode tussen de twee wereldoorlogen werd volledig geïnventariseerd en aan de hand van - hoofdzakelijk - fotomateriaal toegelicht. De originele maquette van de volledige haven, uit de dertiger jaren, die het verschil tussen gisteren en vandaag aantoonst, springt onmiddellijk in het oog.

De uitbouw van de nieuwe haven

In de jaren zeventig is de uitbouw van de nieuwe haven begonnen.

Aandacht wordt besteed aan de grote waterbouwkundige werken die van Zeebrugge tijdelijk de grootste bouwswerf van België maakten.

Een enorme maquette maakt de bezoeker op een gesofisticeerde manier gewijs in de haven. Op een reuze-wereldbol worden de trafieken aangetoond.

Diverse prachtige scheepsmodellen staan eveneens tentoongesteld.

Een simulator brengt de bezoeker op de brug van een reuze-tanker. Voor één moment voert hij er het commando!

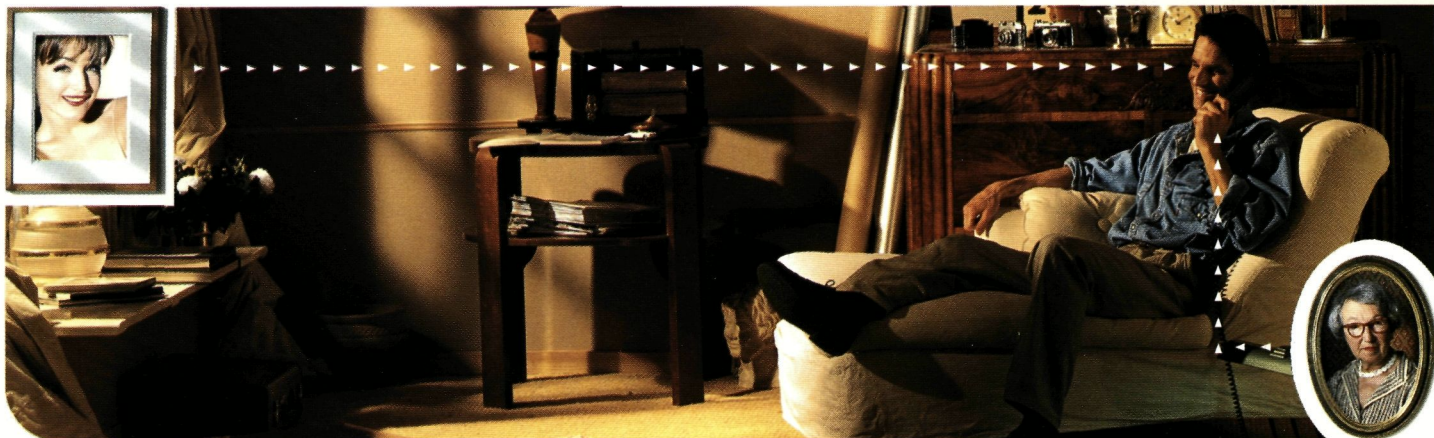
De vissershaven

In een laatste onderdeel van de tentoonstelling wordt de geschiedenis van de vissershaven en de betekenis van de visserij voor Zeebrugge toegelicht.

Een vissersinterieur ademt de sfeer uit van een wereld van noeste arbeid en hard labuur.

Een geïllustreerde catalogus - enkel verkrijgbaar op de tentoonstelling - begeleidt deze niet te missen expositie en wordt aan de prijs van 450,- BEF verkocht.





Ook al hebt u maar één telefoon, BELGACOM maakt het u mogelijk om twee oproepen tegelijk te ontvangen.

►► Dankzij het "Signaal 2e Oproep" hoort u dat iemand u tracht te bereiken. U tikt dan gewoon enkele toetsen in op uw klavier om deze nieuwe beller te onderscheppen. U vertelt dat u al aan de lijn bent met een andere gesprekspartner en dat u later zult terugbellen. En vervolgens herneemt u uw eerste gesprek.

►► Deze kersverse dienst maakt deel uit van de

nieuwe COMFORTDIENSTEN® die BELGACOM u vanaf 1 juni voorstelt, net als de "Oproepdoor-

De COMFORTDIENSTEN® van BELGACOM voor slechts 84 BEF per maand.

- Het Signaal 2e Oproep
- De Oproep met Vaste Bestemming
- De Oproepdoorschakeling

schakeling" en de "Oproep met Vaste Bestemming".

►► Winst u meer informatie, bel dan het gratis nummer 0800-9 0600.

0800-9-0600
GRATIS



BELGACOM

►► BELGACOM. Ideeën die u 't leven eenvoudiger maken.

Ons weekblad voorstellen in West-Vlaanderen hoeft niet meer. Reeds jaren brengt De Krant van West-Vlaanderen alle streek- en sportnieuws van de provincie. Wel nieuw voor De Krant van West-Vlaanderen is het KW-magazine. Een compleet magazine op een handig formaat dat wekelijks als gratis bijlage bij De Krant van West-Vlaanderen verschijnt. Elke week vindt u in het KW-magazine een volledig, overzichtelijk en uitneembaar TV-blad van maar liefst 16 pagina's. KW-magazine geeft u ook elke week een massa tips om erop uit te trekken. Cultuur, ontspanning, muziek en film - met het volledige bioscoopprogramma voor West-Vlaanderen - krijgen er hun plaatsje. En ook wie thuisblijft, leest heel wat wetenswaardigheden over groen in huis en tuin, auto's en motoren, gastronomie, filatelie... Zelfs de kleinsten vinden hun gading in het KW-magazine. Elke week worden in het KW-magazine ook bekende Westvlamingen aan het woord gelaten. Tenslotte verwennen we onze lezers nog met een kruiswoordraadsel met prijzen en onze lezersrubriek Klub West waarmee gratis vrijkaarten, boeken, strips, video's en cd's te winnen zijn.



Les 100 ans du port maritime de Bruges

1895-1995

L'exposition "Les 100 ans du port maritime de Bruges" est l'une des manifestations les plus importantes organisées en l'honneur du centenaire du port de Bruges-Zeebrugge.

Cette exposition se tient du samedi 8 juillet au mercredi 20 septembre inclus, dans le Beursgebouw, Hauwersstraat, à Bruges.

Le 23 août 1895, la Chambre des Représentants approuvait le projet de loi relatif à l'exécution des plans du port de Bruges. L'approbation du Sénat suivit le 6 septembre 1895. L'annonce de l'issue heureuse du vote suscita une vague de liesse populaire à Bruges. L'euphorie était générale!

L'ASBL "Zeehaven Brugge" a été créée le 13 décembre 1993. Elle compte 50 membres et réunit environ 30 associations brugeoises avec l'administration de la ville et l'Autorité portuaire de Bruges-Zeebrugge (MBZ). L'un des objectifs de l'ASBL "Zeehaven Brugge" consiste en l'organisation d'une importante exposition qui se tiendra à l'occasion de l'année anniversaire 1995.

A cette occasion, l'histoire du port de Bruges-Zeebrugge est retracée dans son intégralité sur plus de 4000 m² et un hommage est rendu à ses pionniers et fondateurs. Cette exposition est la plus complète qui ait jamais été consacrée à ce sujet.

L'exposition est divisée en sept salles thématiques, à savoir: la préhistoire maritime, les rêveurs et les utopistes, la construction et l'inauguration, les guerres, l'Entre-deux-guerres, le développement du nouveau port et le port de pêche.

La préhistoire maritime

On connaît suffisamment l'importance que revêtait le port de Bruges au moyen-âge. Cette première partie de l'exposition ne s'attarde pas sur cette période. Ses principales attractions sont la maquette du "bateau de Bruges" datant de l'époque romaine et son gouvernail d'origine.

Les rêveurs et les utopistes

L'histoire du port commence avec la publication en 1877 du baron Auguste de Maere, le père du port de Bruges. Ce dernier prévoyait un port d'accès à Heist et un nouveau port intérieur à Bruges. Cet épisode est mis en lumière grâce à des documents originaux.

La construction et l'inauguration

La construction du port est présentée au moyen de photographies remarquables. Réalisé en toile de lin, le cahier original des plans des ingénieurs Coiseau et Cousin est tout simplement magnifique. Ne manquez pas non plus la maquette de la grue gigantesque qui fut spécialement conçue pour ces travaux. Une série de photos, d'affiches et de dessins inédits illustrent l'inauguration officielle du port par le Roi Léopold II.

Les guerres

Les dégâts subis par le port au cours des deux Guerres Mondiales ont empêché son développement et son expansion sur le plan commercial pendant pratiquement 50 ans.

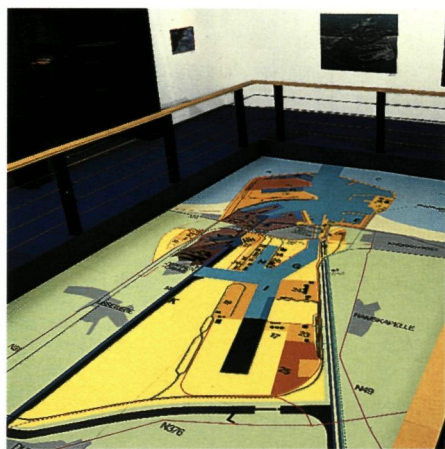
Au cours des deux guerres, le port a joué un rôle militaire. De nombreux objets, des photos et des documents originaux replacent le visiteur dans l'ambiance de l'époque.

L'Entre-deux-guerres

Les activités du port au cours de la période séparant les deux guerres ont fait l'objet d'un inventaire exhaustif et elles sont évoquées à l'aide - principalement - de photos. Réalisée dans les années 1930, la maquette originale de l'ensemble du port, illustrant la différence entre le passé et le présent, attire immédiatement les regards des visiteurs.

L'édification du nouveau port

L'édification du nouveau port a commencé dans les années 1970. Dans cette salle, l'accent est mis sur les gigantesques travaux hydrauliques qui, à l'époque, firent de Zeebrugge le plus grand chantier de Belgique. Une énorme maquette fait découvrir le port aux visiteurs d'une manière sophistiquée.



Une mappemonde géante représente les trafics.

Plusieurs modèles de bateaux magnifiques sont également exposés.

Un simulateur emmène le visiteur sur le pont d'un tanker géant, dont il prend les commandes pour un instant!

Le port de pêche

La dernière salle de l'exposition retrace l'histoire du port de pêche et explique l'importance de la pêche pour Zeebrugge. L'intérieur d'une maison de pêcheur exhale l'ambiance d'un monde de travail opiniâtre et de dur labeur.

Un catalogue illustré - uniquement disponible à l'exposition - accompagne cette exposition qu'il ne faut rater sous aucun prétexte et est vendu au prix de 450,- BEF.

"Van realisme tot symbolisme. De Belgische avant-garde 1880-1900"

**Kunstcentrum Oud Sint-Jan
Brugge**
8 juli tot 15 oktober 1995

Op het einde van de 19de eeuw onderging België ingrijpende veranderingen, zowel op sociaal, economisch als op politiek vlak. Deze belangrijke evoluties waren ook merkbaar in de kunstwereld: de laatste twee decennia groeiden uit tot de meest dynamische en creatieve periode uit de Belgische kunstgeschiedenis, merkbaar in alle niveaus van de kunst. België, sinds 1830 onafhankelijk geworden, zocht naar de bevestiging van haar ware identiteit. De toenmalige Europese avant-garde centra zoals Parijs, het rotsvaste geloof in de sociale rol van kunst en de persvrijheid vormden de voedingsbodem voor verschillende kunststijlen.

Het expressionistische naturalisme, dat zijn wortels heeft in de Vlaamse 17de-eeuwse traditie vierde hoogtij naast het impressionisme en het pointillisme, die gekenmerkt werden door een typische Vlaamse interpretatie van de Franse vormgeving en het Franse koloriet.

Het symbolisme bloeide open aan het einde van de 19de eeuw, mede beïnvloed door de alom heersende fin-de-siècle geest, de nauwe band met de esoterische literatuur en het zich afzetten tegen de gevestigde picturale waarden.

Henri de Braekeleer, Constantin Meunier, Georges Morren, Georges Lemmen, George Minne, Félicien Rops, Guillaume Vogels, Henri Evenepoel, Jean Delville, James Ensor, Fernand Khnopff, Henri Van de Velde, Théo van Rysselberghe, Charles Mertens, Ana Boch... zijn de belangrijkste protagonisten uit deze periode.

Hun stilistische verscheidenheid vond grote bijval bij de toenmalige artistieke en literaire tijdschriften, de nieuwe groep van intellectuelen en bij de verschillende tentoonstellingsorganen, die doorgaans echter een kort leven beschoren waren. Vanaf de vroege jaren '80 profileerden vooral Brussel en Antwerpen zich als avant-garde centra. Vooruitstrevende groeperingen "Als Ic Can" te Antwerpen en "Les XX" te Brussel keerden zich af van de traditionele Brusselse Academie voor Schone Kunsten en haar jaarlijkse tentoonstellingen, de "Triennale".

"Les XX", waaronder de schilders James Ensor en Théo van Rysselberghe zich

bevonden, organiseerde belangrijke tentoonstellingen waarop werk van eigen bodem en van buitenlandse kunstenaars te bezichtigen was. Gauguin, Whistler, Sargent, Redon, Cézanne, Seurat, Pissarro... hebben er allen tentoongesteld en hun schilderijen vormden heel vaak de inspiratiebron voor de Belgische artiesten.

"L'Association pour l'Art Indépendant" (1887-1892) en "l'Association pour l'Art" (1892-1893) richtten te Antwerpen gelijkkende belangrijke exposities in. Uit vrees uit te groeien tot een gevestigde waarde, werd "Les XX" ontbonden in 1893, om met vernieuwde kracht, onder impuls van de advocaat Octave Maus, te herrijzen als "La Libre Esthétique". Heel wat "Vingtisten" bevonden zich onder de nieuwe leden. Langzamerhand werden, onder invloed van de Engelse "Arts en Crafts-beweging", de accenten

verschoven naar de decoratieve kunsten. Henry Van de Velde legde zich vanaf 1892 definitief toe op architectuur en design, Georges Lemmen vond zijn roeping in de grafiek en Alfred Finch in de ceramiek, maar met het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd het 19de-eeuwse kunstpanorama definitief uitgeveegd en werden de grondslagen gelegd voor het modernisme.

De tentoonstelling werd uitgewerkt door MaryAnne Stevens, Directeur Educatieve Dienst in de Royal Academy of Arts te Londen. De expositie die vorig jaar te zien was in de Royal Academy werd door de Stichting Sint-Jan uitgebreid, in samenwerking met haar.

Aan dit project verleenden 32 musea hun medewerking. Heel wat privé-collectie-neurs zorgden voor een belangrijke aanvulling met werken, die tot nu toe nog niet werden gezien.



"Du réalisme au symbolisme. L'avant-garde belge 1880-1900"

Centre d'Art Oud Sint-Jan,
Bruges

8 juillet - 15 octobre 1995

La fin du 19^e siècle amena pour la Belgique une série de bouleversements sur les plans social, économique et politique, bouleversements qui n'épargnèrent pas l'univers artistique : les deux dernières décennies se révélèrent être la période la plus dynamique et créatrice de l'histoire de l'art belge et dans tous les domaines de l'activité artistique.

Son indépendance acquise depuis 1830, la Belgique cherche à confirmer sa véritable identité. La proximité de centres d'avant-garde tels que Paris, la croyance inébranlable au rôle social de l'art et la liberté de la presse sont autant d'ingrédients favorisant le développement de différents styles artistiques.

Le naturalisme expressionniste qui a son origine dans la tradition flamande du 17^e siècle connaît son apogée en même temps que l'impressionnisme et le pointillisme caractérisés, eux, par une interprétation typiquement flamande de l'esthétique et du coloris français.

La prépondérance de l'esprit fin-de-siècle, une tendance générale à la remise en question des valeurs picturales traditionnelles et la relation étroite qui l'unit à la littérature ésotérique concourent à l'épanouissement du symbolisme vers la fin du 19^e siècle.

Henri de Braekeleer, Constantin Meunier, Georges Morren, Georges Lemmen, George Minne, Félicien Rops,



Guillaume Vogels, Henri Evenepoel, Jean Delville, James Ensor, Fernand Khnopff, Henry Van de Velde, Théo van Rysselberghe, Charles Mertens, Ana Boch, ... étaient, à cette époque, les principaux protagonistes. La diversité de leurs styles enthousiasmait les revues d'art et de littérature de l'époque, ainsi que la nouvelle intelligentsia et les organisateurs d'expositions, dont les initiatives étaient toutefois souvent éphémères.

C'étaient avant tout Bruxelles et Anvers qui s'érigèrent au début des années '80 en centres d'avant-garde. Aussi bien à Bruxelles ("Les XX") qu'à Anvers ("Als Ic Can") se développa une profonde progressisme contre l'Académie des Beaux-Arts bruxelloise et ses expositions annuelles, les "Triennales".

"Les XX", qui comptait dans ses rangs les peintres James Ensor et Théo van Rysselberghe, organisa plusieurs expositions importantes d'oeuvres nationales et étrangères où étaient exposées par exemple des oeuvres de Gauguin, Whistler, Sargent, Redon, Cézanne, Seurat,

Pissarro et d'autres, oeuvres qui, à plus d'une occasion, nourriraient l'inspiration d'artistes belges.

A Anvers l'organisation de telles expositions fut prise en charge par "L'Association pour l'Art Indépendant" (1887-1892) et par "L'Association pour l'Art" (1892-1893).

La peur de voir le mouvement se développer en "valeur établie" inspira ses membres à se dissoudre en 1893.

Peu après il résurgirait rajeuni sous le nom de "Libre Esthétique" grâce à l'initiative de l'avocat Octave Maus et compterait un nombre important de "Vingtistes" parmi ses membres.

L'influence du mouvement anglais "Arts and Crafts" réorienta peu à peu l'expression artistique vers les arts décoratifs.

A partir de 1892, Henry Van de Velde se consacra définitivement à l'architecture et au stylisme tandis que Georges Lemmen et Alfred Finch se découvrirent une vocation pour, respectivement, les arts graphiques et la céramique.

Le déclenchement de la Première Guerre mondiale devait, par la suite, effacer le panorama artistique du 19^e siècle et préparer le terrain au modernisme.

L'exposition a été réalisée par MaryAnne Stevens, Directrice du Service d'éducation de la Royal Academy of Arts à Londres.

L'Oud Sint-Jan a fait appel à sa compétence pour compléter l'exposition organisée par la Royal Academy l'an dernier. 32 musées ont été trouvés disposés à y prêter leur assistance ainsi que nombre de collectionneurs privés qui y ont contribué par des oeuvres qui, jusqu'à présent, n'ont jamais été exposées.



NORTH SEA FERRIES

Vlootdagen 1995

De Vlootdagen waren dit jaar reeds aan de 14de editie toe. Op 14, 15 en 16 juli, telkens van 10.00 tot 18.00 uur, werd, in de Marinebasis te Zeebrugge, een ganse reeks activiteiten en tentoonstellingen gepresenteerd. Deze grootse, maritieme happening bood de bezoekers optimaal de kans om de Krijgsmacht en in het bijzonder de Belgische Zeemacht, beter te leren kennen.

De Vlootdagen hebben in het verleden steeds een enorm succes gekend.

De toegang tot de Marinebasis was gratis.

De aanwezige Marine-schepen vormden ontegensprekelijk een grote trekpleister. Zoals gebruikelijk waren, naast de eenheden van de Zeemacht, schepen van Amerikaanse, Braziliaanse, Deense, Duitse, Engelse, Griekse, Nederlandse, Spaanse en Roemeense nationaliteit te bewonderen. Alle schepen waren bevlagd, wat een prachtige aanblik bood. De vaartuigen waren voor het publiek toegankelijk van 10.30 uur tot 12.00 uur en van 13.30 uur tot 17.00 uur.

Enkele bijzondere demonstraties konden van nabij worden gevolgd.

Onder andere was er een Alouette III helikopter van de Zeemacht, die regelmatig reddingsoperaties uitvoerde. Nederland kwam met een "Lynx" helikopter die vliegoperaties demonstreerde. Daarnaast waren er een "Seaking", "Agusta" en "M.U.G." in "static show".

Het regiment Para Commando verwen- de de bezoekers met spectaculaire valscherm- sprongen, waarbij ze tussen het publiek landden. Kinderen konden hun lenigheid op de proef stellen op de klimtoren van de Commando's, wat het kindvriendelijke karakter van de totaal- manifestatie beklemtoonde.

Havenrondvaarten, tussen het eerste en het tweede militaire dok, vormden een welkome afwisseling.

Bezienswaardig waren eveneens de tentoonstellingen van het Duikbedrijf van de Zeemacht.

Op muzikaal gebied werd men dagelijks vergast op een optreden van de Muziek- kapel van de Zeemacht.

De bewakingsdienst van de Zeemacht organiseerde, in samenwerking met de Rijkswacht, een hondendressuur- voorstelling met speur- en waakhonden. Iedereen was welkom in het Mess- complex voor enkele boeiende exposities.



Verder verstrekte Infofermi alle inlichtin- gen over de recrutering en de loopbanen bij de Krijgsmacht.

Detinav, die de opleiding van het dek- en artilleriepersoneel en van de elektro- nici van de Zeemacht verzekert, verzorgde twee standen :

- De stand DEK gaf de bezoeker een idee van het zeemanschap bij de Zeemacht. Behalve het materiaal dat werd tentoongesteld, werd er permanent een demonstratie schiemanswerk ge- geven. Dit is de kunst om met het touw- werk om te springen, gaande van de platte knoop tot de meest ingewikkelde sierknoop.
- Op de stand ARTILLERIE werd de bezoeker de kans geboden zich een idee te vormen over de wapens en de munitie

en over het gebruik ervan bij de Zeemacht.

We vermelden tevens de fototentoon- stelling "De Zeemacht overleeft de her- structurering".

De Neptunus boetiek bood tal van Zeemacht-toebehoren en accessoires aan. Wie belangstelling koesterde voor foto's van oude en actuele Marineschepen (zowel Belgische als buitenlandse) kon op een speciale stand terecht.

Tussen de demonstraties en exposities door, kreeg men in een reuzetent de gelegenheid tot het nemen van een ver- snapering of een lichte maaltijd aan democratische prijzen.

We nemen aan dat ook u de Vlootdagen 1995-manifestatie met een bezoek zult hebben vereerd.

Journées de la Marine 1995

Les 14, 15 et 16 juillet avaient lieu les Journées de la Marine, à la Base Navale de Zeebrugge, chaque jour de 10h00 à 18h00.

Leur but est de mieux faire connaître les Forces Armées et la Force Navale en particulier. Dans le passé, les Journées de la Marine ont toujours connu un franc succès.

Cette année encore, un grand nombre d'activités et d'expositions figuraient au programme.

L'accès à la Base Navale était entièrement gratuit.

Comme auparavant, des navires d'Allemagne, de Brésil, du Danemark, d'Espagne, des Etats-Unis d'Amérique, de France, des Pays-Bas, du Roumanie et du Royaume-Uni étaient amarrés en compagnie d'unités de la Force Navale belge.

Les navires étaient ouverts au public de 10h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.

Outre la visite des navires, de nombreuses démonstrations étaient prévues, entre autres celles d'un hélicoptère Alouette III de la Force Navale et d'un Lynx, qui procédaient régulièrement à des démonstrations de sauvetage et de vol.

Le "Static Show" était assuré par un

"Seaking", un "Agusta" et le "M.U.G".

Les Para-Commandos avaient assuré leur coopération en présentant des sauts en parachute.

Les enfants avaient la possibilité de tester leur souplesse sur la tour des Commandos.

Des visites du port étaient organisées à bord des remorqueurs de la Force Navale.

Il y avait une exposition du service de Déminage de la Force Navale.

Un concert était offert quotidiennement par la Musique de la Force Navale.

Des démonstrations de dressage de chiens étaient également organisées par les services de surveillance de la Force Navale, auxquelles participait la Gendarmerie avec ses chiens de garde.

Entre les différentes démonstrations, les visiteurs étaient les bienvenus au "Messcomplex" où bon nombre d'expositions avaient dressé leur stand.

Un stand Infosmi fournissait tous les renseignements concernant le recrutement et les carrières dans les Forces Armées.

Detinav, école chargée de l'instruction du personnel pont, artillerie et électronique de la Force Navale, avait réalisé deux

expositions pour les Journées de la Marine :

- le stand PONT donnait au visiteur un aperçu du matelotage à la Force Navale. En complément du matériel exposé, on y admirait également une démonstration permanente de l'art d'employer les cordages. Ceci va du noeud plat aux noeuds décoratifs les plus divers.

- le stand ARTILLERIE faisait découvrir aux visiteurs la panoplie des armes et des munitions employées à la Force Navale. Une nouveauté cette année, l'exposition photos "La Force Navale survit à la restructuration".

La boutique Neptunus était présente elle aussi et proposait articles et souvenirs de la Marine.

On y découvrait aussi une exposition destinée aux amateurs de photos de navires anciens ou actuels (belges ou étrangers).

Entre les différentes manifestations et les expositions, il était loisible à tous de consommer un rafraîchissement ou de prendre un repas léger dans une tente géante, le tout à des prix démocratiques. Nous supposons que vous aussi ayez rendu visite à cette manifestation inoubliable.



Het Portugese karveel "Boa Esperança" op bezoek te Brugge

Van 27 juli tot 8 augustus ligt, aan de Komvest te Brugge, het karveel Boa Esperança afgemeerd. Aan het bouwproject van de Boa Esperança is een boeiende geschiedenis verbonden, die de eenheid van Portugal met zijn maritieme verleden duidelijk tot uiting brengt.

In 1980 vatte Prof. E. Axelson van de Universiteit van Cape Town het plan op om een karveel te laten bouwen.

Dit schip zou Bartolomeu Dias' reis naar Kwaaihoek in Zuid-Afrika opnieuw uitvoeren. Het bleef echter bij een plan. Vanaf 1982 groeide bij Aporvela, de Portugese S.T.A., de idee om eveneens een karveel te laten ontwerpen, dit met dezelfde doelstelling.

Wanneer Aporvela in februari 1984, in het kader van de viering van hetzelfde evenement in Zuid-Afrika, door het Subcomité "Karveel" van de Nationale Commissie van Zuid-Afrika wordt benaderd, wordt meteen het eigenlijke startsein tot het op touw zetten van het Bartolomeu Dias-project gegeven.

De Vice-Voorzitter van Aporvela en marine architect Rogério S. d'Oliveira, wordt tot ontwerper van het karveel, dat de naam "Bartolomeu Dias" zou krijgen, aangesteld.

Eind 1987 voer het karveel, als symbool van de herdenkingsmanifestaties ter ere van de vaart om Kaap de Goede Hoop door Bartolomeu Dias (1488), richting Mossel Bay in Zuid-Afrika, waar het de bekroning zou zijn van het Bartolomeu Dias Festival 1988. In het kader van deze festiviteiten was er een speciaal museum opgericht waarin de "Bartolomeu Dias" een ereplaats zou bekleden.

Vrij vlug ontwikkelde zich bij Aporvela de idee om een nieuw zeilopleidingschip te laten construeren.

Het zou opnieuw een karveel worden en onder de naam "Boa Esperança" varen, vermits het schip zou worden ingeschakeld bij de festiviteiten omtrent de herdenkingen van de Portugese ontdekkingen, die Aporvela voor de volgende tien jaar plande.

Aporvela stelt zich het geven van een zeilopleiding aan de Portugese jeugd tot doel. Het ontwerp van een historisch zeeschip zou hun programma volledig aanvullen en afronden.

Het schip is geen zuivere replica. Ten eerste zou het onmogelijk zijn een dergelijk vaartuig volledig te reconstrueren. Ten tweede eist de huidige trafiek op zee een moderne en functionele



acomodatatie. Het schip zou dus een karveel-type worden i.p.v. een zuiver archeologische reconstructie.

De "Caravela" of het karveel betekende voor de Portugese scheepsbouwkunde een echte revelatie. Het zou toelaten nieuwe werelden te ontdekken. Net zoals de "Bartolomeu Dias", zou de traditioneel gebouwde "Boa Esperança" het maritieme verleden van Portugal weer tot leven wekken.

De "Boa Esperança" wijkt, qua opbouw, een weinig af van de "Bartolomeu Dias". Het interieur is aangepast voor 22 bemanningsleden i.p.v. 17. Het heeft een grotere zeiloppervlakte, nl. 220 m². De "Bartolomeu Dias" telt 208 m² zeil. Het karveel is een houten vaartuig. Voor de kiel werd "Pinus pinea" gebruikt. Deze vrij zachte houtsoort kraakt niet indien het schip de grond zou raken. Bovendien is het bestand tegen de scheepswormen. Het spant eiste een houtsoort die niet in zoutwater rot; eik en kurkeik leken dus meest geschikt. Voor de masten, ra's en beplanking verkoos men de "Pinus maritima" uit Noord-Portugal.

De constructie van de masten met Latijns zeil bewerkstelligen de gunstige invloed van de wind. Er zijn oneindig veel bedieningsmogelijkheden van masten en zeilen, zodat veel handigheid wordt ver-

ondersteld.

In 1990 nam de "Boa Esperança" deel aan de herdenkingsplechtigheden ter ere van het ontstaan van de stad Brugge en van de stichting van de Portugese handelsnederzetting in de stad.

1991 was het jaar van een reis naar Madeira en de Azoren.

In 1992 nam het karveel deel aan de Columbus Regatta en bracht het een bezoek aan de wereldexpo van Sevilla.

In 1993 ondernam het een reis naar Cap Verde, naar El Mina in Ghana en naar de eilanden S. Tomé en Príncipe (Equatoriaal-Guinea).

In 1994 noteren we een deelname aan een regatta tussen Engeland, de Azoren en Oporto, ter ere van de herdenking van de verjaardag van Hendrik de Zeevaarder.

1995 zou het jaar zijn van een reis naar Brazilië, als voorloper van het herdenkingsfeest in het jaar 2000 ter ere van de ontdekking van het land.

Het doet ons uiteraard veel plezier dit jaar de "Boa Esperança" opnieuw te Brugge te begroeten.

Het karveel betekent ontegensprekelijk een symbolische waarde die de moeilijkheden, tijdens het bouwen, zeilen en conserveren, ruimschoots compenseert.

La caravelle portugaise "Boa Esperança" en visite à Bruges

Du 27 juillet au 8 août, la caravelle "Boa Esperança" est mouillée au Komvest à Bruges.

Le projet de construction de la Boa Esperança est lié à une histoire passionnante qui démontre clairement le lien étroit qu'entretient le Portugal avec son passé maritime.

En 1980, le Professeur E. Axelson de l'Université de Cape Town émit l'idée de construire une caravelle qui referait le voyage de Bartolomeu Dias vers le Cap de Bonne Espérance en Afrique du Sud. Mais cette idée resta à l'état de projet.

A partir de 1982, Aporvela, la S.T.A. portugaise, caressa également l'idée de construire une caravelle dans le même but.

En février 1984, Aporvela fut contactée par le sous-comité "Caravelle" de la Commission Nationale d'Afrique du Sud dans le cadre de la célébration du même événement en Afrique du Sud. Le signal de départ était ainsi donné au projet Bartolomeu Dias.

Rogério S. d'Oliveira, Vice-Président d'Aporvela et architecte de marine, fut chargé de concevoir la caravelle, le "Bartolomeu Dias".

Fin 1987, la caravelle, qui était le symbole des manifestations de commémoration du voyage de Bartolomeu Dias au Cap de Bonne Espérance (1488), fit route vers Mossel Bay en Afrique du Sud pour couronner le Festival Bartolomeu Dias 1988 et occuper le rang d'honneur dans le musée spécialement créé à l'occasion des festivités.

Très rapidement, Aporvela conçut le projet de construire un nouveau voilier-école.

Il devait s'agir à nouveau d'une caravelle, baptisée "Boa Esperança" et appelée à participer aux festivités de commémoration des découvertes portugaises qu'Aporvela projetait d'organiser dans les dix années suivantes.

Aporvela s'était fixé comme objectif de former la jeunesse portugaise à la navigation à voile. A cet égard, la construction d'un voilier historique devait parfaitement compléter et achever le programme.

Le navire ne devait pas être une réplique exacte. Tout d'abord, il était impossible de reconstruire fidèlement un tel navire. Ensuite, le trafic maritime actuel nécessitait un emménagement moderne et fonctionnel. Le navire serait donc un type de caravelle et non une reconstruction purement archéologique.

La "Caravela" ou caravelle avait été une



véritable révélation pour l'architecture navale portugaise. Elle devait permettre de découvrir de nouveaux mondes. A l'instar du "Bartolomeu Dias", la "Boa Esperança" construite selon la tradition avait pour but de faire revivre le passé maritime du Portugal. La structure de la "Boa Esperança" diffère quelque peu de celle du "Bartolomeu Dias". L'intérieur est conçu pour 22 membres d'équipage au lieu de 17. Elle possède une surface voilée plus importante (220 m²) que le "Bartolomeu Dias" (208 m²). La caravelle est construite en bois. La quille a été réalisée en "Pinus pinea", un bois tendre qui ne craque pas si le navire touche le fond et qui résiste aux vers. Le couple devait être fait d'un bois qui ne pourrisse pas dans l'eau de mer: le chêne et le chêne-liège semblaient donc tout indiqués.

Les mâts, les vergues et le plancher furent réalisés en "Pinus maritima" que l'on trouve dans le nord du Portugal. Grâce à leur conception avec voile latine, les mâts profitent pleinement des vents favorables. Les mâts et les voiles peuvent être orientés à l'environnement, ce qui nécessite beaucoup de savoir-faire.

En 1990, la "Boa Esperança" a participé aux festivités de commémoration de la naissance de la ville de Bruges et de la création du comptoir commercial portugais dans la ville.

En 1991, elle s'est rendue à Madère et aux Açores.

En 1992, la caravelle a participé à la Régate Columbus et a rendu visite à l'exposition universelle de Séville.

En 1993, elle a entrepris un voyage au Cap Vert, à El Mina au Ghana et aux Iles S. Tomé et Príncipe (Guinée équatoriale).

En 1994, elle a participé à une régates entre l'Angleterre, les Açores et Porto, en l'honneur de la commémoration de l'anniversaire d'Henri le Navigateur.

En 1995, elle se rend au Brésil, en préambule aux festivités de commémoration, en l'an 2000, de la découverte du pays.

Nous sommes bien entendu ravis de pouvoir accueillir de nouveau la "Boa Esperança" à Bruges.

La caravelle revêt incontestablement une valeur symbolique qui compense largement les difficultés qu'elle pose en matière de construction, de navigation et de conservation.

De Hanzekogge "Ubena von Bremen"

Onderzoeksdoeleinden van de kopie van de kogge en doelstellingen van de "Hanse-Koggewerft e.V."

De fundamentele bedoeling van de kopie van de hanzekogge bestaat erin gegevens te weten te komen met betrekking tot de afmetingen van de mast en de ra, evenals tot de takelage, gegevens die tot nog toe volledig ontbreken.

De vereniging "Hanse-Koggewerft e.V., Bremerhaven" heeft zich dit tot taak gesteld. Met de vakkundige hulp van het Duitse Scheepvaartmuseum kon de kogge worden heropgebouwd met de originele afmetingen.

Alle onopgeloste vragen in verband met de mast, de zeilen en de takelage en de bediening ervan, zullen in de praktijk worden onderzocht. Zeil- en navigatiekenmerken zullen worden beproefd. Ten slotte zal, wanneer het onderzoek helemaal is voltooid, aan jongeren de mogelijkheid worden geboden om tijdens regelmatige rondvaarten op de traditionele routes van de oude "Hansa" contacten te leggen met gelijkgezinde jongeren uit onze buurlanden: onze bijdrage tot de toenadering tussen de verschillende Europese volkeren... op historisch-maritieme basis.

In de zomer van 1991 verliet de Hanzekogge "Ubena von Bremen" voor de eerste keer haar thuishaven Bremerhaven voor een reis op de traditionele route naar de Hanzesteden Lübeck, Wismar, Stettin, Gdansk, Greifswald, Stralsund, Rostock en Kiel. In 1992 werden de steden Emden, Papenburg, Sassnitz, Visby, Stockholm, Riga, Reval, Memel en Königsberg aangedaan. De "Ubena von Bremen" werd overal met groot enthousiasme begroet als "Ambassadrice der Welwillendheid".

Over de geschiedenis van de "Hansa"

De bloeitijd van de Stedenbond van de "Hansa" moeten we in de middeleeuwen situëren, zo ongeveer van de 12de tot de 16de eeuw. Vanuit de Rijns-Westfaalse steden en van Brugge via Hamburg, Lübeck en Bremen ontplooide de Bond van de Hanzesteden zich over heel Noord-Europa.

In het Noorse Bergen en het Russische Nowgorod was de "Hansa" net zo goed vertegenwoordigd als in Londen en Brugge. De Hansabond was de belangrijkste machtsfactor van die tijd, zowel in de handel als in de politiek, hoewel hij nooit geschreven statuten heeft gekend.

Wat de Bond stevig samenhiield, waren de gemeenschappelijke handelsbelangen, waarmee zelfs vorsten en staten rekening moesten houden. Het vervoermiddel van die tijd dat een dergelijke handelsmacht überhaupt mogelijk maakte, was de kogge.

Deze koggen waren zeilschepen met één mast, ongeveer 20 à 30 meter lang en met een laadvermogen van 80 tot 200 ton, die zich in hun constructie duidelijk onderscheiden van de zo'n 400 à 500 jaar oudere vikingschepen. Ze waren het vervoermiddel bij uitstek voor de opbloeiende handel in Noord-Europa.

Vanuit Zuid- en West-Europa vertrokken ladingen wijn, wol, zout, zuidvruchten en olie, Engelse en Vlaamse stoffen, bier en zilver naar Noord- en Oost-Europa. In de omgekeerde richting werden haring, graan, hout, was, teer, pek, koper, bont en barnsteen vervoerd.

In die tijd bevoeren honderden koggen de Noord- en de Baltische Zee en hun aangrenzende rivieren. Over de goederen die hierbij werden getransporteerd, werden heel wat schriftelijke bronnen gevonden. Wat het uitzicht van de koggen betreft, werd ons daarentegen niets overgeleverd, met uitzondering van de sterk gestileerde afbeeldingen op munten en stadszegels. Pas sedert de zeer mooi geconserveerde "Bremer Hansakogge" werd opgegraven, kwamen we meer details te weten. Bij werken voor de uitbreiding van de haven in 1962 werd in het slijk van de Weser de "Bremer Hansakogge" ontdekt, de enige relatief goed behouden tussenschakel van de Noordepese scheepsbouwkunst die is overgebleven.

In haar bouwwijze en haar constructie wijkt ze duidelijk af van de vroegere vikingschepen. Tot op vandaag weten we nog altijd niet precies hoe de zeilen en de takelage van deze schepen eruit zagen, hoe ze moesten worden bediend en welke zeilkenmerken de koggen hierdoor bezaten.

Het schip werd zorgvuldig gerestaureerd en gemeten in het Duitse Scheepvaartmuseum in Bremerhaven.

Scheepsbouwtechniek van de kopie van de kogge

Oorspronkelijk werden de koggen als volgt gebouwd: op de uitpalplanken geconstrueerde vlakke kiel werden de zijplanken, tot het niveau van de dwarsbalken, van de voor- tot de achtersteven gebogen en vastgezet. Pas vanop die



hoogte konden de uiteindelijke spanten en dwarsbalken in het schip worden geplaatst.

De huidige kopie van de kogge werd integraal uit eikehout van de beste kwaliteit gebouwd. De voor- en de achtersteven en de spanten werden direct op de kiel geplaatst. Een ongetwijfeld immense technische uitdaging vormde het buigen van de buitenplanken, die op de spanten werden bevestigd.

De eikehouten planken - die tot tien jaar lang werden opgeslagen - werden boven een open vuur tot hun uiteindelijke vorm gebogen, in tegenstelling tot de vandaag algemeen verbreide techniek van de dampvorming. Deze "droge" buigtechniek biedt het voordeel dat de vorm van de door de hitte vervormde planken nadien amper nog hoeft te worden bijgevormd en dat er bovendien minder kans is op scheuren.

In het geval van dampvorming is dit wegens het verhoogde vochtigheidsgehalte geenszins gewaarborgd.

Na de bevestiging van de planken volgt de installatie van het dek, de volledige opbouw, de constructie van de mast en van de takelage.

De uitrusting die nodig is voor het huidige gebruik van de kogge en die om technische redenen absoluut is vereist - motoren, pompen, tanks voor olie, water en afvalwater, verwarming en navigatietoestellen - werd naar gelang van de vordering van de constructie ingebouwd.

Uit historische publikaties blijkt dat de koggen van de 14de eeuw 70 tot 150 lasten konden vervoeren. Eén last stemde ongeveer overeen met 2.000 kg. Bij een gemiddelde lading van 100 lasten had een kogge dus een draagvermogen van 200 ton.

Die große Parade ist ein festliches Ereignis aus Anlaß des 100 jährigen Bestehens von Zeebrugge. Die Feierlichkeiten fallen zusammen mit der Ankunft der Cutty Sark Tall Ships' Races im Hafen. Gleichzeitig werden mehr als 100 herrliche Segelschiffe, unter anderem die größten der Welt anwesend sein.

Die große Parade beginnt am Samstag den 19. August 1995 in Brügge. Hierbei kommt dem Happening Element eine besondere Rolle zu. Nach dessen Szenario ist die Regentin der Niederlande, Margarethe von Österreich, zusammen mit Erbprinz Karl nach Brugge verreist. Sie werden dem überragenden Humanisten ihrer Zeit begegnen und von diesem wieder verabschieden. Thomas Morus und Juan Luis Vives schiffen sich für die Fahrt nach England ein und Desiderius Erasmus verreist gen Basel. Vor dem Regierungsgebäude in Brügge und am Hafenbecken in Zeebrugge wird dieses historische Ereignis nachgelebt. Dies ist der Kern des festlichen Umzugs - zu Lande und zu Wasser. In Zeebrugge werden Prominenten und Tausende von Besuchern in einem riesigen Zeltlager nach dem Vorbild des *Camp du Drap d'Or* von Calais aus dem Jahre 1520, dem sog. Lager des weltweiten Friedens (*Campus Pacis Universalis*) willkommen geheißen. Daß dieses von den Autoren von *Utopia* und *Lob der Torheit* inspirierte Ereignis Phantasie und Einbildungskraft anregen wird, versteht sich von selbst... Umzug und Spiel werden in diesem Rhythmus vibrieren. Der dreiteilige Umzug läßt breiten Raum für Legende und Geschichte, Folklore und Fiktion und auch Tanz und Musik kommen nicht zu kurz.

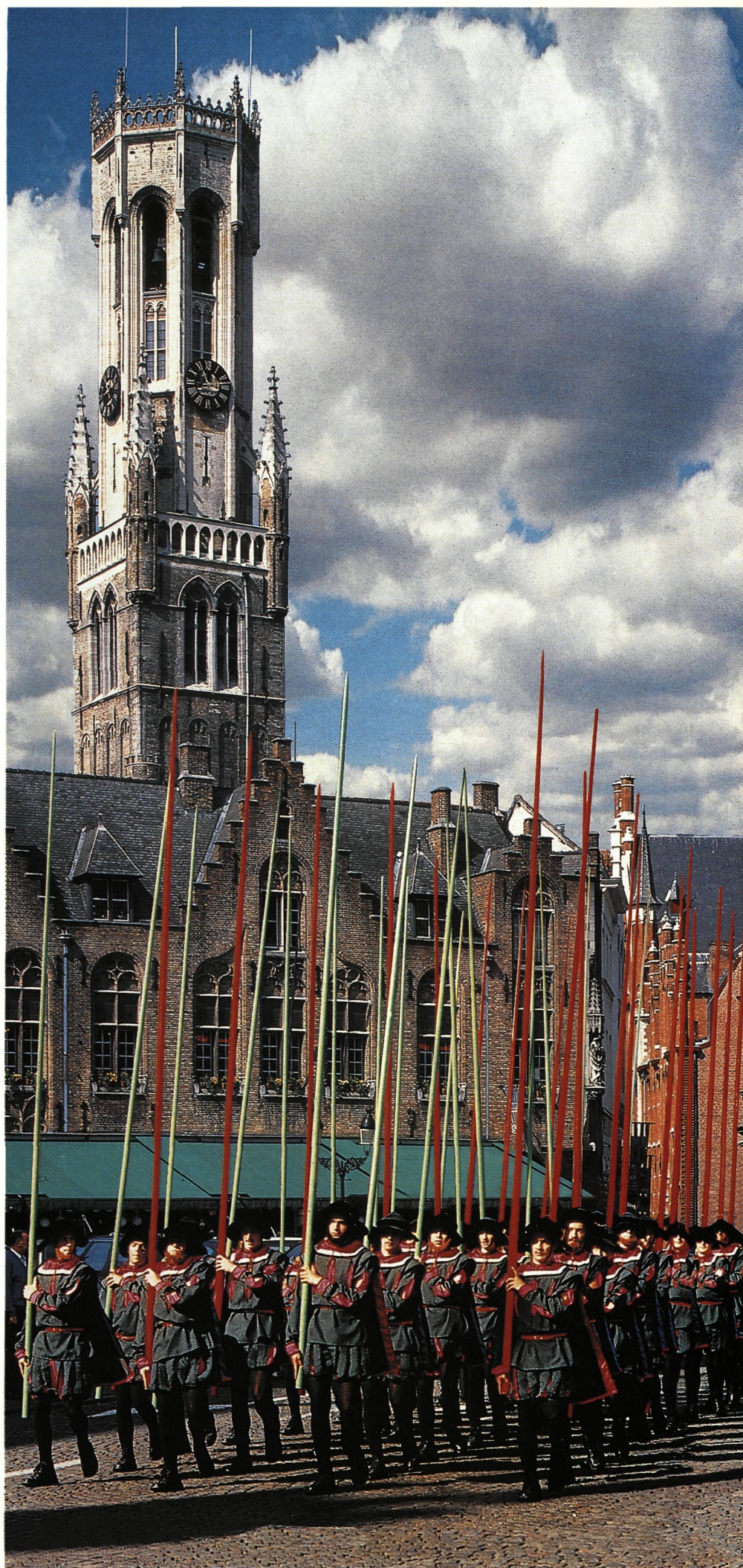
Damit nicht genug - Happenings sind der rote Faden dieser Veranstaltung. So trifft man beispielsweise die Landsknechte Kaiser Karls V. beim Biwak an den fünf Brügger Stadttore. Manche Bürgerfrauen und Wachmannschaften finden sich hier ebenso ein. Um 15.00 Uhr ziehen diese Soldatengruppen von Trommeln und Pfeifen begleitet zum *Grote Markt*. Ihnen folgen Bürger mit ihren Prozessionsbannern und Handwerksflaggen, auf denen von altersher bekannte Patronsheilige der Gilden und Handwerke abgebildet sind: St. Katherine mit dem Marterrad in der Hand und einem in das Haupt des Maximinus gesenkten Schwert; St. Anton, dem Patron der Schiffszimmerleute, mit dem Anker, der Glocke und einem Ferkel; Clemens als Patron der freien Schiffer; St. Nikolaus, der die Weltmeere behahren hat und über die Seefahrer wacht; die heilige Maria als Schirmherrin der Seeleute und Bootsmate... Ebenso farbenprächtig und voll Symbolgehalt ist die Enthüllung der fünf Bürgerbanner, auf denen Brügges Eselchen nicht fehlen durfte! So zieht man aus den fünf Ecken der Stadt sternförmig zum Markt hin. Das dortige Zusammentreffen und die Blockbildung aus Hunderten von Landsknechten mit ihrer meterhohen Hellebarden und Speißen bieten dem Zuschauer ein eindrucksvolles Schauspiel - nicht zuletzt weil historisch bekannte militärische Manöver ausgeführt werden, unter anderem der Rundmarsch, der Igel und als merkwürdigste Marschfigur *De Slekke* (Schnecke). Der Brügger Geschichtswissenschaftler Antoon Viaene (1900-1979) schrieb in der Zeitschrift *Biekorf* (Jahrgang 1972) einen Artikel über *De Slekke maecken, de Limaçon à la mode d'Allemagne - in modum Limacis*, wo er einen Zeitvertriebs der Landsknechte darstellt, wie sie mitten in der Burg ein großes Feuer entzündeten und sich mit Spiel und Übungen erwärmten und auch um die neugierigen Bürger mit ihren Fähigkeiten zu beeindrucken. Sie waren als vereidigte Landsknechte Berufssoldaten, die sich des Eindrucks bewußt waren, den sie mit der gewandten Handhabung ihrer neuen Waffe, der 18 Fuß (4,86 m) langen Pike erzielten (*in ordnung als die teitlichen knecht pflagen*)!

Während dieser relativ autonomen Aufmarsch seinen Weg fortsetzt, verläßt eine andere Gruppe das Brügger Geschäftszentrum in Richtung *Grote Markt*: Fanfaren, Tanzgruppen, Reiter, die Reisekutsche der Regentin Margarethe und nicht zuletzt die Staatenflaggen Karls V., die Standarten der Hansestädte, die Meistersinger und so weiter.

In der Zwischenzeit erklingen die Trompeten vom Podium vor dem Regierungsgebäude, auf dem Margarethe und Karl thronen. In ihrer Anwesenheit nehmen wir an dem feierlichen Abschied der berühmtesten Humanisten im Europa des 16. Jahrhunderts teil. Der simultane Ablauf der Ereignisse mit Bewegung und Spiel allerseits gipfelt in seinem Höhepunkt, wenn auf dem Markt alle Gruppen und Darsteller zu einem geordneten und ineinanderfließenden Umzug verschmelzen. Diese Prozession gliedert sich in drei Teilen: an der Spitze steht der Bär (*het Beertje*) und der Riese (*de Reuzinne*) von Brügge. Es folgen die kleinen Schwäne, das Narrenschiff, die fürstliche Reisekutsche, der maritime Prunk und eine Vielzahl von Elementen, die auf das einhundertjährige Bestehen des Brügger Seehafens anspielen. Der Umzug führt zum alten Hafen, wo eine kaiserliche Prachtbarke, der IMPERATOR, die hohen Gäste in einer Parade auf dem Wasser nach Zeebrugge führen wird. Alle Veranstaltungen folgen einem Programm, das Sie anhand des beistehenden Grundrisses und Zeitplans zu Fuß verfolgen und miterleben können.

19 augustus 1995 - programma - De grote Parade - La grande Parade - The grand Parade - Der grosse Umzug





De grote Parade is een feestelijk evenement ter gelegenheid van 100 jaar Zeebrugge. Het gaat gepaard met de komst in de haven van Zeebrugge, van de Cutty Sark Tall Ships' Races en de aanwezigheid van meer dan honderd prestigieuze zeilschepen, waaronder 's werelds grootste.

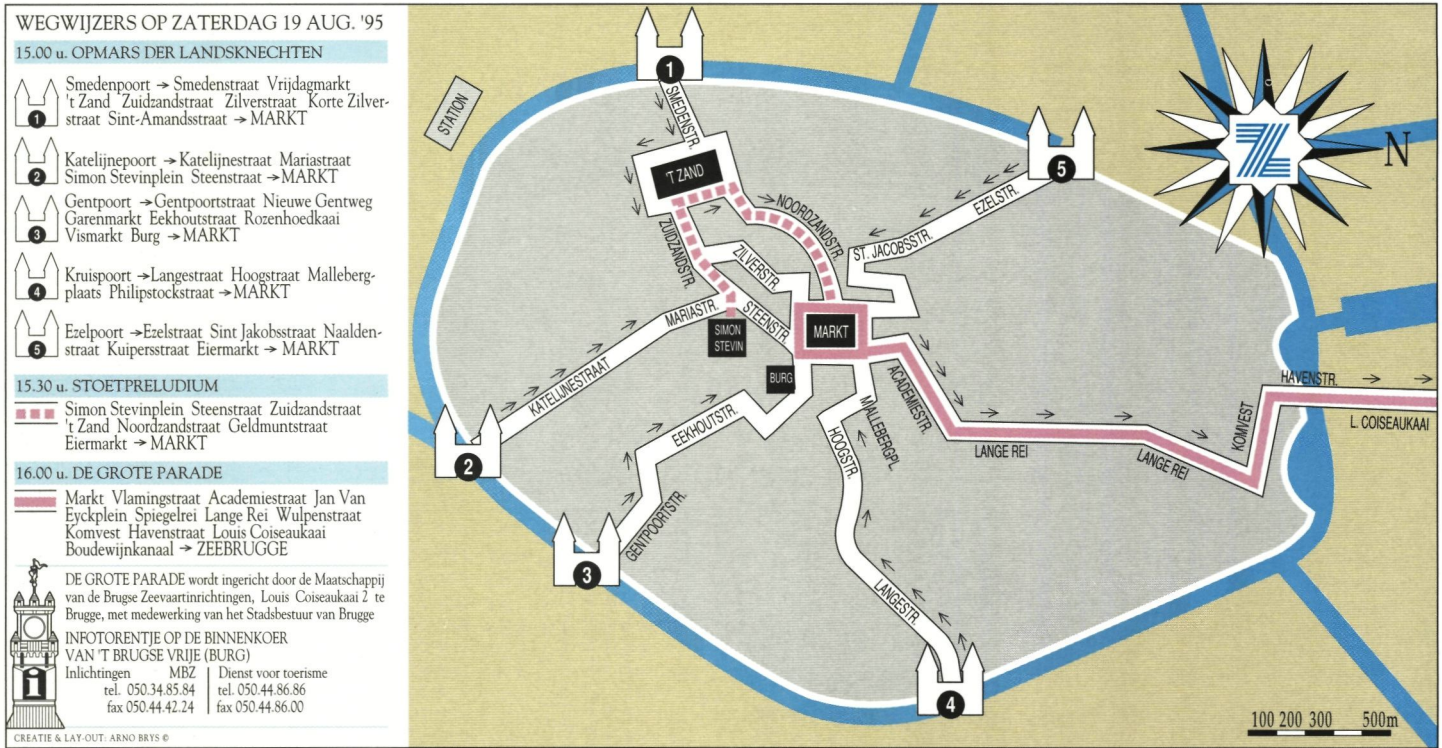
De grote Parade vangt aan te Brugge op zaterdag 19 augustus 1995. Het happening-element speelt daarin een specifieke rol. De Landvoogdes der Nederlanden, Margaretha van Oostenrijk, is in de stad samen met erfprins Karel. Zij zullen er de grote humanisten van hun tijd ontmoeten en uitwuiwen. Thomas Morus en Juan Luis Vives schepen in voor Engeland, Desiderius Erasmus trekt naar Bazel. Deze historische gebeurtenis wordt geëvoceerd vóór het gouvernementsgebouw in Brugge en aan de havenkom van Zeebrugge. Het is de kern waarrond de feestelijke optocht - te land en te water - is opgebouwd. Een immens tentenkamp te Zeebrugge is naar analogie met *le camp du drap d'or* te Calais in 1520, het *Campus Pacis Universalis*, waar prominenten en duizenden gasten zullen ontvangen worden. Dat dit historisch gebeuren rond de schrijvers van *Utopia* en de *Lof der Zotheid* tot de verbeelding spreekt, hoeft geen betoog. We vinden er deels in de stoet en in het spel de neerslag van. Hij bestaat uit 3 delen waarin ruimte is voor legende en historie, folklore en fictie, dans en muziek.

Er is meer. In het hele concept speelt het happening-element. Daar zijn bijvoorbeeld de landsknechten van Keizer Karel V. Zij bivakkeren om en bij de vijf Brugse stadspoorten. Ook poortwachters en poortersvrouwen troepen er samen. Stipt om 15.00 uur trekken deze contingentsoldaten op naar de Grote Markt, voorafgegaan door trommels en fijfers, gevolgd door de poorters met hun processievaandels en ambachtsvlaggen waarop van oudsher-bekende patroonheiligen van gilden en ambachten afgebeeld staan: Sint-Katelijne met haar martelrad in de hand en het zwaard in 't hoofd van Maximinus geplant; Sint-Antonius, patroon der sloopstimmerlieden met tau, bel en varkentje; Clement als patroon van de vrije schippers; Sint-Nikolaas die de wereldzeeën heeft bevaren en waakt over de zeevaarders; de H. Maria als beschermster van zeelieden en scheepsmaats... Even zinnig en kleurrijk worden de vijf poortvlaggen ontrolt waarop Brugge's ezeltje niet mocht ontbreken! Zo beweegt men vanuit vijf stadshoeken, door straten en steegjes, naar de markt toe. De samenkomst daar en het blokvormen van de honderd landsknechten met hun metershoge pieken biedt de toeschouwer een indrukwekkend spektakel - niet in het minst omdat historisch bekende exercities en militaire manoeuvres worden uitgevoerd waaronder de rondmars, de egel en als merkwaardigste marsfiguur *de slekke*. De Brugse historicus Antoon Viaene (1900-1979) publiceerde in Biekorf jaargang '72 over *De Slecke maecken, de Limaçon à la mode d'Allemagne - in modum Limacis*. Hij verhaalt er een en ander over het tijdverdrijf der landsknechten, hoe ze midden op de Burg een groot vuur aanlegden en zich verwarmden met spel en exercitie, ook wel om aan de burgerlijke nieuwsgierigen hun kunsten te tonen. Zij waren beëdigde landsknechten, soldaten van beroep en ze beseften dat ze bezienswaardig waren, hun bedrevenheid - *in ordennung als die teütschen knecht pflagen* - om hun nieuw wapen *de lange piek* van achttien voet of 4.86 m te hanteren!

Terwijl deze vrij autonome opmars in volle beweging is, stapt vanuit het Brugse centrum - met fanfaren en dansende groepen, ruiters en de reiswagen van Margaretha een andere stoetdeel naar de markt: de statenvlaggen van Karel V, de vaandels der hanzesteden, de rederijders enz.

Inmiddels, op het podium vóór het gouvernementsgebouw, waar Margaretha en Karel tronen, is het bazuingeschal opgestegen. In hun aanwezigheid beleven we het grandioos afscheid van Europa's beroemdste humanisten van de 16de eeuw. Het simultaankarakter van het evenement

- ten allen kanten beweging en spel - wordt nu pas echt duidelijk als op de markt alle groepen en elementen versmelten in een geregisseerd en in elkaar vloeiend stoetgeheel. Een stoet in 3 delen, het Beertje en de Reuzinne van Brugge vooraan, de kleine zwanen, het narrenschip, de vorstelijke reiskoets, de maritieme praal en tal van diversen die op 100 jaar Brugge-zeehaven alluderen. De wegwijzer leidt naar de haven waar een keizerlijke staatsieboot, de *IMPERATOR*, de hoge gasten in een stoet te water naar Zeebrugge zal voeren. Alles voltrekt zich volgens timing, zoals het aan de hand van bijgaand grondplan en programma op de voet kan gevolgd worden.

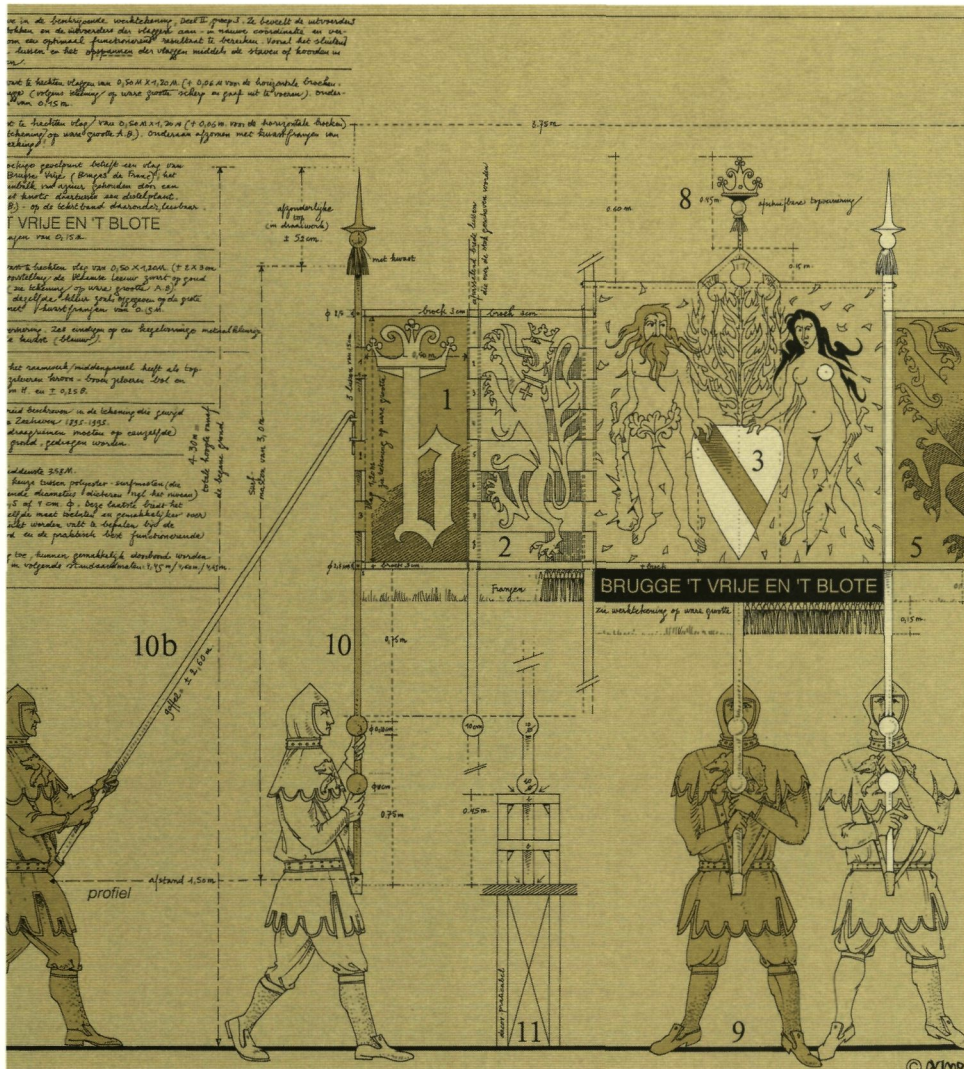


La Grande Parade est l'une des festivités importantes organisées à l'occasion du centenaire du port de Zeebrugge. Elle va de pair avec l'arrivée des voiliers des Cutty Sark Tall Ships' Races et la présence dans le port de Zeebrugge de plus de 100 prestigieux voiliers parmi les plus grands au monde. La Grande Parade débutera à Bruges le samedi 19 août 1995. Elle réservera une place spécifique au happening. Le scénario de ce spectacle est le suivant: la régente des Pays-Bas, Marguerite d'Autriche, s'est rendue à Bruges en compagnie du prince héritier Charles. Ils y rencontreront les grands humanistes de leur époque et salueront leur départ. Thomas Mores et Juan Luis Vives s'embarqueront pour l'Angleterre, tandis qu'Erasmus prendra la direction de Bâle. Cet événement historique sera évoqué devant les bâtiments du gouvernement à Bruges et dans les bassins du port de Zeebrugge, ces deux sites étant le noyau autour duquel s'articule le cortège solennel - tant sur terre que sur mer. Un immense campement, le *Campus Pacis Universalis*, sera aménagé à Zeebrugge par analogie au *camp du drap d'or* à Calais en 1520. Il accueillera des personnalités et des milliers d'invités. Il va de soi que cet événement historique organisé autour des auteurs d'*Utopie* et de *l'Eloge de la Folie* frappera l'imagination. Nous en retrouvons en partie l'écho dans le cortège et dans le jeu. Le cortège se compose de 3 parties qui font la part belle aux légendes et à l'histoire, au folklore et à la fiction, à la danse et à la musique.

Ce n'est pas tout. Le happening fait partie intégrante de toute la manifestation. Vous pourrez par exemple apercevoir les lansquenets de l'Empereur Charles-Quint. Ils bivouaqueront non loin des cinq portes de la ville de Bruges. Les sentinelles et les femmes de bourgeois s'y rassembleront également. A 15h00 précises, ces contingents de soldats marcheront sur la Grand'Place, précédés par les tambours et les fifres, et suivis par les bourgeois qui porteront des oriflammes et des étendards à l'effigie des antiques patrons des guildes et métiers: sainte Catherine tenant en main la roue de son martyr et l'épée plantée dans la tête de Maxime; saint Antoine, patron des charpentiers de bord avec son amarre, son grelot et son porcelet; Clément, patron des bateliers francs; saint Nicolas, qui a traversé les océans et veille sur les navigateurs; la Vierge Marie, protectrice des marins et des moussaillons... Tout aussi hauts en couleur et chargés de sens, les cinq drapeaux des portes de la ville, sur lesquels on ne manquera pas de voir le petit âne de Bruges, seront déroulés. C'est ainsi que l'on quittera les cinq coins de la ville pour traverser rues et ruelles en direction du marché. Le rassemblement sur cette place et le bloc formé par les cent lansquenets avec leurs longues hallebardes offriront un spectacle impressionnant aux spectateurs - et non des moindres puisqu'ils exécuteront des exercices historiques et des manœuvres militaires parmi lesquels la ronde, le hérisson et l'ordre de marche le plus remarquable, *le slekke* (limaçon). Dans la revue *Biekorf* (1972), l'historien brugeois Antoon Viaene (1900-1979) parle de la manière de faire le limaçon (*de Slecke maecken*) *le limaçon à la mode d'Allemagne - in modum Limacis*. Il y relate d'une manière générale le délassement des lansquenets et le grand feu qu'ils allumèrent au beau milieu du château et autour duquel ils se réchauffèrent en jouant et en accomplissant des exercices, et aussi pour montrer leurs talents aux bourgeois béats. C'étaient des lansquenets assermentés, des soldats de métier et ils savaient que leur habileté - *in ordennung als die teütschen knecht pflügen* - à manier leur nouvelle arme - une hallebarde longue de dix-huit pieds ou 4,86 m - était tout un spectacle en soi!

Alors que cette marche relativement autonome poursuivra sa route, une autre partie du cortège quittera le centre commercial de Bruges - avec fanfares, groupes de danse, cavalier et la voiture de Marguerite - en direction de la Grand'Place: les drapeaux de rues de Charles-Quint; les étendards des villes hanséatiques, les rhétoriciens, etc.

Entre-temps, le son des trompettes s'élèvera sur le podium situé devant les bâtiments du gouvernement, où trôneront Marguerite et Charles. En leur présence, nous assisterons au départ en grande pompe des humanistes les plus célèbres de l'Europe du XVI^e siècle. Le caractère simultané de l'événement - mouvement et jeu dans tous les coins de la ville - ne nous paraîtra évident que lorsque tous les groupes et éléments se fondront, sur la place, en un immense cortège à la mise en scène parfaite et fluide. Un cortège en trois parties avec à sa tête l'Ourson (het Beertje) et la Géante (de Reuzinne) de Bruges, les petits cygnes, le nef des fous, le carrosse de voyage royal, le faste naval et bien d'autres éléments évoquant les cent ans d'existence du port de Bruges. Le guide nous mènera vers le vieux port où un navire d'apparat impérial, l'*Imperator*, attendra les invités prestigieux pour les conduire à Zeebrugge au fil de l'eau. Toutes ces manifestations se dérouleront selon l'horaire et l'itinéraire prévus afin que les visiteurs puissent les suivre en se référant au plan et au programme ci-joints.



1

Uit de legenden en de historie van Brugge

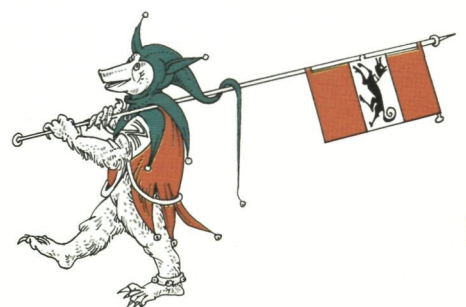
- 1 Vijf MBZ-RUITERS met beremuts en met standaard waarop de badge van de maatschappij der Brugse zeevaartinrichtingen staat afgebeeld.
- 2 Brugse SFX -FANFARE in praalkostuum.
- 3 **SCREEN 1** wordt gedragen door tien leden van *de witte beer* (Brugge's oudste vereniging van supporters). Ze stappen op onder het motto: BRUGGE, 'T VRIJE EN 'T BLOTE.
- 4 Vier HERAUTEN met de vaandels van 't Vrije, onder de hoede van een ruiter met het vaandel van Brugge.
- 5 Vreugdedans van kleine narren rondom de BRUGSE REUZINNE; met rode rozen in de hand en het hoofd gekroond met een gouden karveel.
- 6 't BEERTJE VAN BRUGGE. Een legende: BOUDEWIJN (864-879) laatste Forestier en vervolgens eerste graaf van Vlaanderen, bijgenaamd den Yseren Arm/*Bras de Fer*, zoon van Ingelram, keert terug van zijn legendarische jacht op de beer gevangen in de bossen van Bernem. Hij zit te paard, met de banier in de rechterhand en het zwaard in de schede. Boudewijn wordt voorafgegaan door hoornblazers en bijlemannen, gewapend met speren en haken. Hij wordt gevolgd door soldaten met jachthonden. Vooraan wordt het wapen van Oud Vlaanderen meege-dragen en achteraan in tweevoud het sprekend wapen van BEERNem.

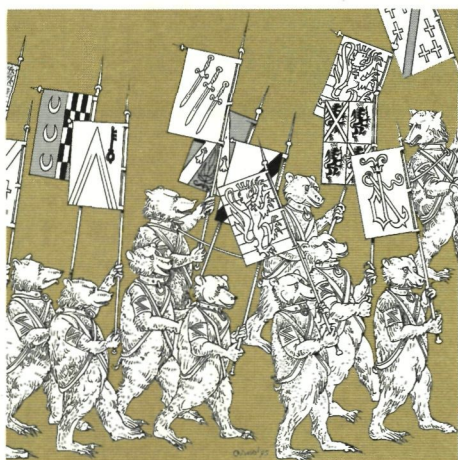
Sinds eeuwen staat, hoog op zijn sokkel, verstaend in een nis van de Poortersloge, *het Beertje van Brugge*. Zinnebeeld en legende en bovendien (samen met de leeuw) schilddrager van het stadswapen. Het moet zich van oudsher aanpassen en laten aanpassen voor allerlei gelegenheden en mensengrillen. Altijd paraat luidt zijn devies:

HIER BEN IK!

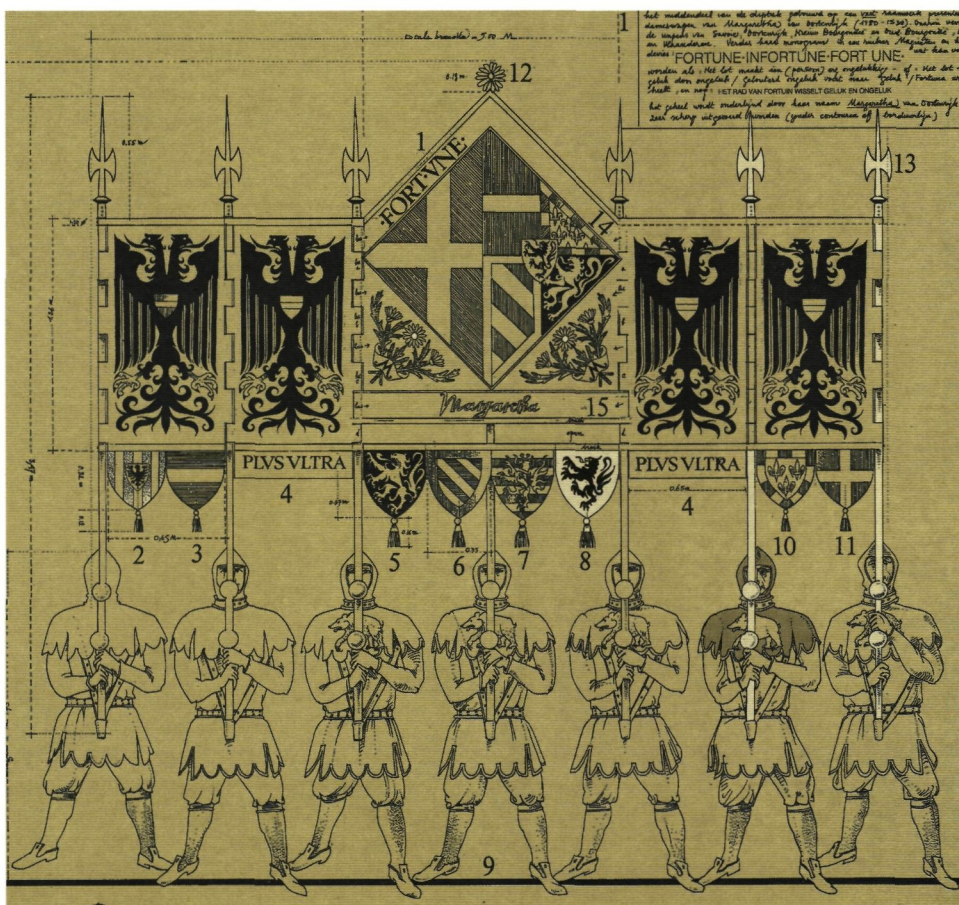
De oudste burger, Brugge's beer loopt als op een gespannen veer de stoet der kinderen voorop. In pelsen frak, met maskerkop met elven dansend volgen zij

Ook die van Damme is op stap met Uilenspiegels zotjeskap en volgt van ver, als voor de grap! C.C.





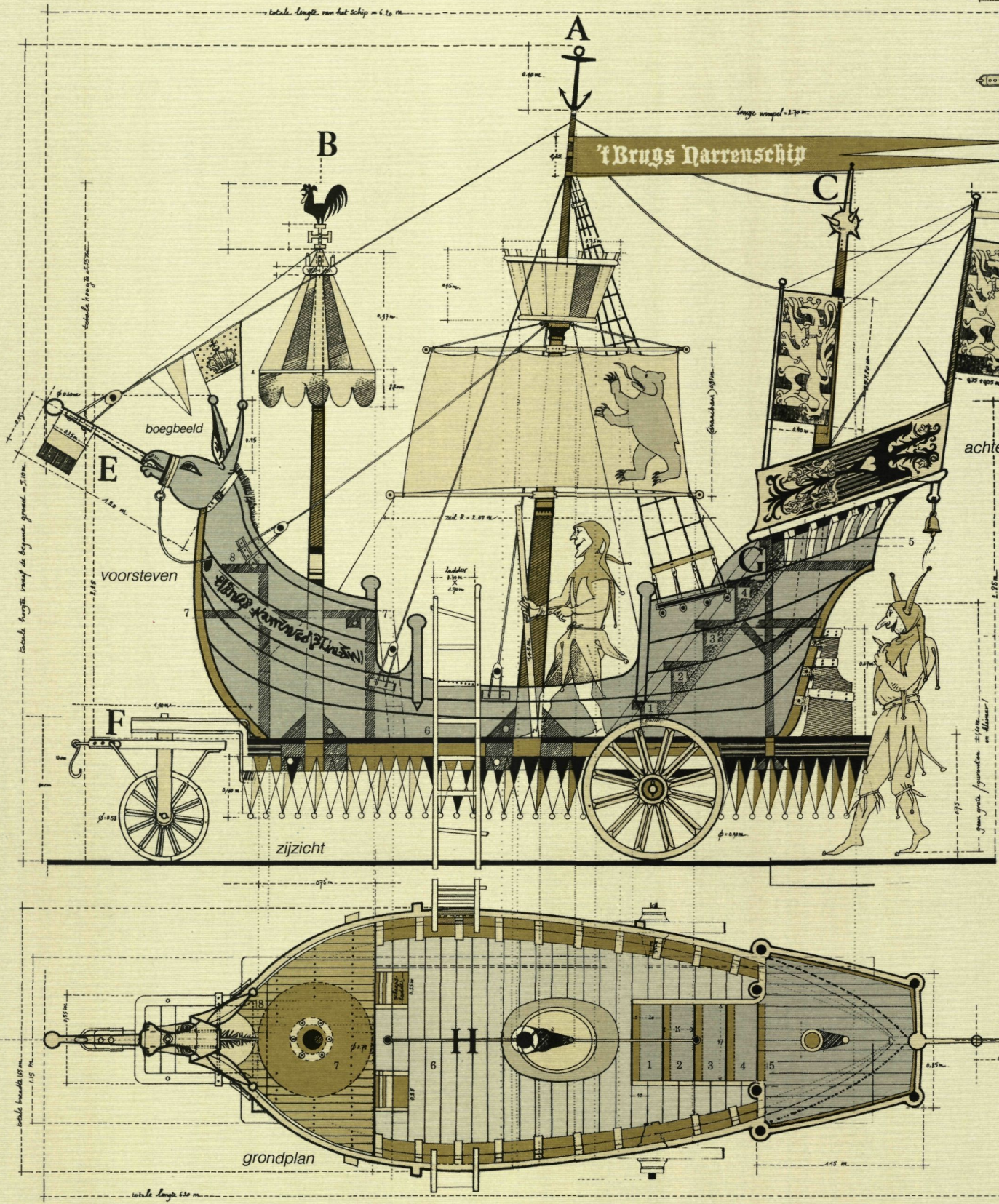
7 De BEERTJES voorafgegaan door een baliestandaard of *torchère*: het Brugs Beertje met als signum 'HIER BEN IK'. Het beertje is de oudste burger en een historisch merkteken van de stad. Het wordt begeleid door een kindergroep in berenkostuum met als armband de badge van Zeebrugge MBZ. De beertjes brengen een choreografische dans, in een ritme dat aangepast is aan hun mogelijkheden en een muzikale begeleiding: bellenboom, kleine en grote trom, die gebracht wordt door drie mannen van *de witte beer*. Deze heraldisch gekleurde groep van twaalf beertjes draagt de banieren van 't Vrije, Brugge, Zeebruggehaven, en deze van de fusiegemeenten: Assebroek, Dudzele, Koolkerke, Lissewege, Sint-Andries, Sint-Kruis, Sint-Michiels en het autonoom gebleven Damme: historisch onafscheidelijk verbonden met Brugge.



2 De humanisten en de komst van Margaretha en Karel V

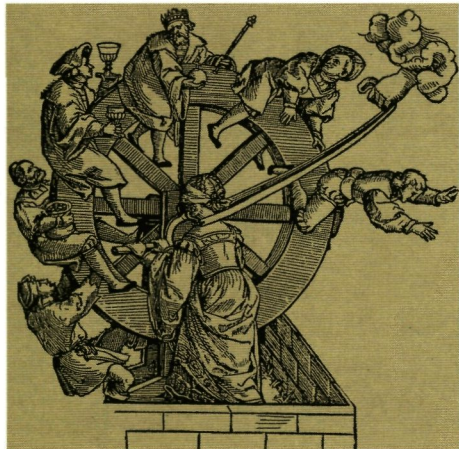
Brugge zonder kant en zwanen zou Brugge niet zijn. Legende en geschiedenis vertellen dat Pieter Lanchals door Bruggelingen werd gehalsrecht in 1488. Als straf volgde de eis van Maximiliaan van Oostenrijk dat stad en stedelingen ten eeuwigen dage zwanen zouden gedogen en onderhouden... sindsdien zwemmen ze statig, ongenaakbaar en bij valavond betoverend blank op Brugge's oude reien - van 't Minnewater naar 't Stil Ende en terug. In Brugge's Gouden Boomstoet verschijnen de tot zwanen omgetoverde kinderen van Orient. Vandaag op de tonen van doedelzak en tamboerijn brengen de echte Brugse, zoals nooit tevoren, een reidans, neigend naar Brugge en de zee!

- 8 Vijf Brugse trompetters: HERAUTEN, aangekleed in dalmatieken, gevolgd door vijf ruiters met de standaarden van Brugge, openen deel 2.
- 9 **SCREEN 2** kondigt de historische evocatie aan. Het damesblazoen van MARGARETHA VAN OOSTENRIJK wordt geflankeerd door de dubbelkoppige adelaars van KAREL V. Hun respectievelijke wapenspreuken staan vermeld boven de schilden van: Savoie, Oud- en Nieuw Bourgondië, Mechelen en Brabant, Brugge, Oostenrijk en Vlaanderen.
- 10 De kleine BRUGSE ZWANEN, een choreografische kindergroep, wordt voorafgegaan door een kleine baliestandaard waarop een zwaantje staat. Het witte groepje wordt begeleid door een danseres met tamboerijn en Lanceloot van de Poerbusse, een zonderlinge doedelzakspeler.
- 11 Poort- en gildevlaggen van schippers en zeelieden worden omringd



Al kwam het te Brugge nooit op straat noch op de reien, het narrenschip is sinds de 16de en 15de eeuw net zoals het narrenbad, een bekend gegeven. We vinden het terug in gravure en schilderij. Denken we aan de etsen van J. van der Heyden (1573) en aan de houtsneden uit *Das Narrenschiff*, een spottdicht van Sebastian Brant (1458-1521). Nog beter bekend is *De Blauwe Schuit* van Jeroen Bosch (1450-1516) in het Louvre, een boot zonder zeilen en roer die bevolkt is met een zonderling gezelschap gekken. *Het brandend schip met zotten*, ook van Bosch, wordt te Wenen bewaard. Echter het meest typische en unieke voorbeeld van een narrenschip dat op een wagen werd gebouwd is het gevaarte dat in 1539 op de markt van Nürnberg te zien was! Hier

Het rad van fortuin. De wisselende kansen in het leven van de mens worden al sinds de Antieken verzinnebeeld door een draaiend rad dat dikwijls door Fortuna zelf in beweging wordt gebracht. Zo'n rad van fortuin of geluksrad ontdekken we in de Westeuropese cultuur in skulptuurwerk rondom roosvensters o.m. te Bazel, Verona, Trier en Amiens. Ook in glasraam en fresco maar bovenal in gravuren, prent- en speelkaarten en miniaturen. Een mooi voorbeeld is de *Hortus Deliciarum* van de Abdis Herrade van Landsberg (1167-1195). We zien hoe geluk en tegenslag elkaar afwisselen. Soms troont de figurant bovenaan om dan weer te dalen en onderaan het wiel te blijven hangen.



De wapenspreuk van Margaretha van Oostenrijk (1480-1530) FORTUNE INFORTUNE FORT UNE is gezien haar bewogen leven bijzonder zinrijk en vatbaar voor meerdere interpretaties: het lot maakt één (persoon) erg ongelukkig; het lot brengt geluk/voorspoed door ongeluk/tegenslag; tegenslag loutert en voert naar geluk. Dat perpetuum mobile - draaiende wiel van fortuin laat de mens nadenken en relativeren omtrent de permanente instabiliteit, de eeuwige beweging van komen en gaan, stijgen en dalen, de dingen zien van boven of van onderuit... een (zinne-) beeld van immanente gerechtigheid? Een in het verloop der geschiedenis niet te ontlopen openbarende gerechtigheid?



- 12 Voorafgegaan door het (draaiend) rad van fortuin volgen PAGES van de Landvoogdes der Nederlanden, Margaretha van Oostenrijk.



Rad van fortuin (kleurvoorontwerp - Arno Brys) info-torentje Burg, Brugge.

- 13 Vier ruiters presenteren de vlaggen van Margaretha die omringd is door EDELDAMES o.w. Adelheid von Ravenstein en Isabelle de Chièvres.
- 14 De REISKOETS van de Landvoogdes. In haar gezelschap: de grote humanisten Desiderius ERASMUS, Thomas MORUS en Juan Luis VIVES naast andere prominenten: met o.a. kardinaal WOLSEY en deken LAURYNS. Ook een luitspeler en de geliefde papegaai van Margaretha!
- 15 Het BRUGS NARRENSCHIP, getrokken door paarden, wordt voorafgegaan door de baliestandaard of *torchère* van de speellieden (narren). Het schip wordt bezet en omringd door zotten en zonderlingen, door muzikanten en gochelaars van allerlei pluimage; zij zorgen voor actie en leute op en rondom het schip en zingen de *lof der zotheid*.
- 16 Te gast in Brugge stappen de REDERIJKERS van Vilvoorde van de kamer *De Goublom* op, samen met hun Brugse confraters der drie toneelkamers: *De Heilige Geest*, *de Drie Santinnen* en *de Gezellen van de Heilige Michiel*.
- 17 PAGES dragen de dubbelkoppige adelaar van Keizer Karel, gevolgd
- 18 door een corps LANDSKNECHTTROMMELS.
- 19 Vijf keizerlijke HERAUTEN met bazuinen. Op de schitterende dalmatieken staan de adelaar en kenspreuk van keizer Karel V: PLUS ULTRA.
- 20 Vijfenveertig vaandrags met STATENVLAGGEN: Algarben, Algerre, Aragon, Asturië, Artois, Bourgondië, Biscaye, Brabant, Carinthië, Castilië, Charolais, Cordoba, Dalmatië, Franche-Comté, Galicië, Gelderland, Gibraltar, Granada, Habsburg, Henegouwen, Jeruzalem, Kroatië, Leon, Lotharingen, Limburg, Luxembourg, Mallorca, Moravië, Mechelen, Milaan, Namen, Navarra, Oostenrijk, Rossillon, Salins,



Bij feestelijke gebeurtenissen zijn altoos rederijkers van de partij. Ter gelegenheid van het afscheid der humanisten, en om hulde te brengen aan het vorstelijk gezelschap in Brugge, is de aloude kamer *de Goublom* van Vilvoorde te gast bij haar Brugse confraters. Sinds 1493 is haar devies: *In liefden groeyende*. Brugge boogt op drie vermaarde kamers die de groep vervoegen. Het



Sardinië, Silezië, Sevilla, Sicilië, Stiermarken, Thune, Tirol, Tripoli, Toledo, Valentia, Vlaanderen, Würtenberg, Zwaben... En er konden er nog meer zijn: *A solis ortu usque ad occasum!*

- 21 Trommels en FIJFERS geven de cadans aan.
- 22 Honderd soldaten van de keizer: de beruchte LANDSKNECHTEN met lange pieken. Schouder aan schouder sluiten ze de gelederen.
- 23 ZWAARDVECHTERS, met het dubbelhandzwaard en de WAPENKONING van de keizer, gaan KAREL V, eveneens te paard, vooraf.

zijn: De hoofdkamer van de H. Geest, ontstaan in 1428, met als kenspreuk: *Mijn werck es hemelijke*. Niet minder-vermaard is de drie Santinnen (1471); In haar blazoen drie kronen, verwijzend naar Sint-Katharina, Magdalena en Sint-Barbara. Als devies: *Die lijdt verwint*. De jongste kamer: De gezellen van de H. Michiel ontstond uit de kamer van 't H. Cruys (1670). Het devies was: *Slaet d'oogh op Christus Cruys*, en nu klinkt het: *Verblijdt in den tijdt*.



PLVS VLTRA

Het rijk waarover Keizer Karel regeerde was zo onmetelijk groot dat de zon er nooit onderging. Het strekte zich uit van West- naar Centraal- en Zuid-Europa tot aan de Canarische of Vlaamse Eilanden en Noord-Afrika, het verre Indië en de Nieuwe Wereld.

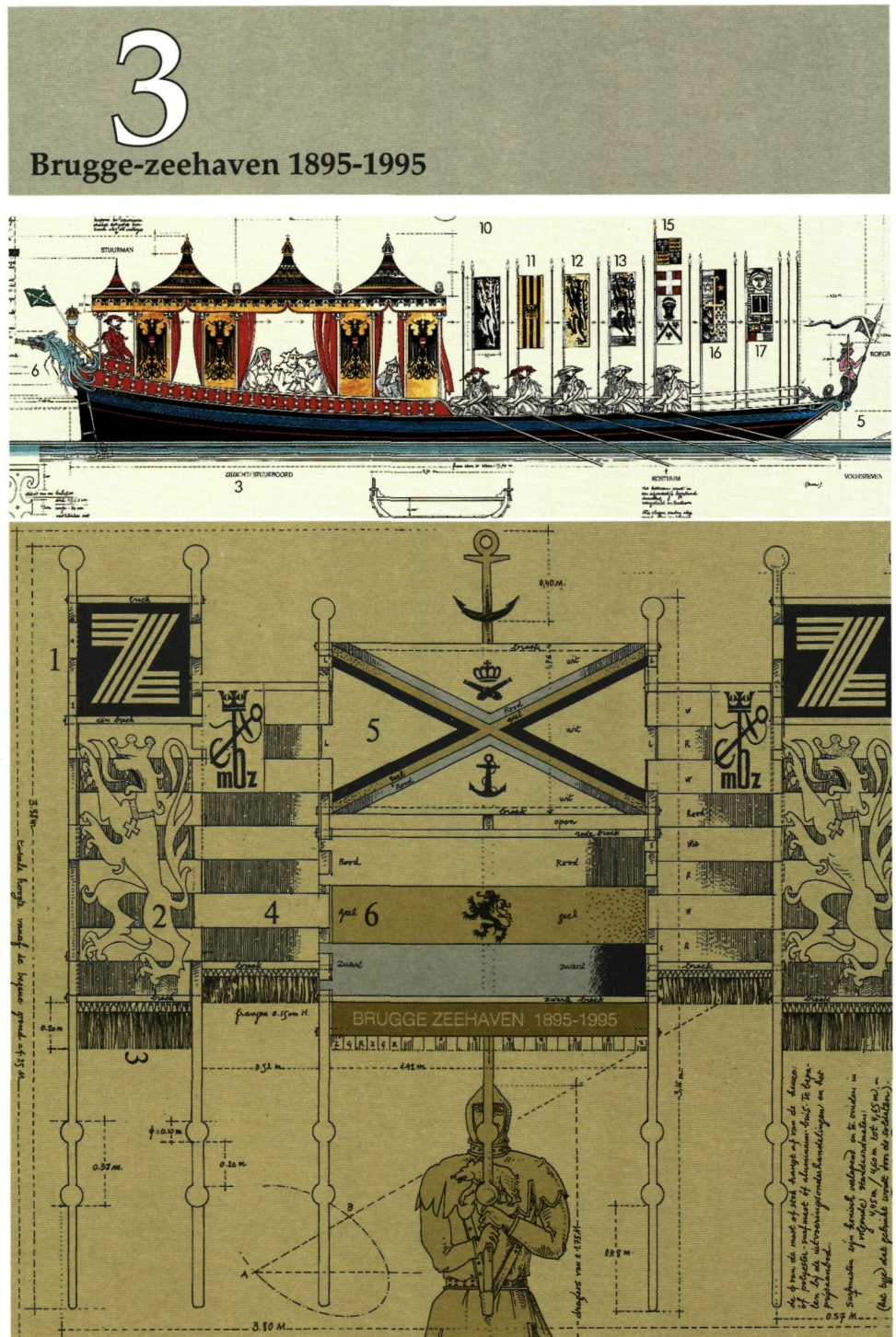
Van overal stroomden de rijkdommen toe: specerijen en zijde, wijn en goud, kunst en kennis. De vorst was keizer en hertog, prins en markgraaf, graaf, Paltzgraaf en domineer. Geen man was machtiger, rijker en wijzer. Karel V regeerde over dat alles met de eigenschappen en verworvenheden van zijn voorouders: met de passie en vroomheid van een Spanjaard, met de behoedzaamheid en gemoedelijkheid van een Oostenrijker, met de levenskunst van een Bourgondiër en het creatief realisme van een Vlaming!

De Hanze en de hanzeatische bedrijvigheid in de 12de-13de eeuw roepen spontaan de namen op van steden rondom het Baltisch zeegebied: Lübeck waar de *Hanzetag* gehouden werd, Lüneburg, Visby, Stralsund, Wismar, Rostock, Hamburg, Riga, Bremen, Danzig, Novgorod, Kristiania, enz. De kleuren die de Hanzesteden meestal in hun blazoenen voerden, keel en zil-



ver, vinden we ook terug in het wapen van de Stad Brugge! Zij domineren groep 24 in een keuze van 35 steden die hier met hun vaandels paraderen. De geschiedenis van de Hanze is ingewikkeld en uitgebreid. Duitse, Vlaamse, Hollandse kooplui vestigden in de 12de eeuw kolonies op de kusten van de Oostzee. Ze verbonden zich in een liga en vormden Hanzen. Het woord *Hanze* betekent schare of groep. De oudste Hanzegemeenschap betreft het eiland Gotland en de Stad Visby. Onder druk van Lübeck ontstond de overgang van koopliedenhanzen tot Hanzesteden. Aldus ontstond een stedenbond en een jaarlijkse *Hanzetag* met een heus handelsmonopolie. Wat Engeland en Vlaanderen betreft waren aanvankelijk geen steden bij de Hanze aangesloten, wel handelaars. In Nederland lag dat anders. Bekende Hanzesteden zijn daar Zwolle, Kam-

- 24 VENDELZWAAIERS met keizerlijke vlaggen: van goud, een dubbelpippige adelaar van sabel, gebekt, getongd en geklauwd van keel, beladen met een hartschild van keel met daarop een dwarsbalk van zilver.
- 25 Vaandels van DE HANZE: Amsterdam, Arnhem, Bergen, Bolsward, Braunschweig, Bremen, Brugge, Danzig (Gdansk), Deventer, Elbing, Goslar, Groningen, Halle an der Saale, Hamburg, Hannover, Harderwijk, Kalmar, Kampen, Kiel, Köln, Krakow, Leeuwarden, Lisboa, Londen, Lübeck, Lüneburg, Nijmegen, Novgorod, Oslo, Riga, Rostock, Stavoren, Stralsund, Tallin, Torun, Venlo, Visby, Wismar, Zuthphen.



- 26 Vijf ZEEBRUGSE HERAUTEN-trompetters, getooid in dalmatieken.
- 27 **SCREEN 3** wordt gedragen door tien leden van *de witte beer*. Op dat reuze-vaandel staan de blazoenen en badges: BRUGGE en ZEEBRUGGE (Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen). Centraal de geus van de Zeemacht met daaronder de historische geus die van 1830 tot 1950 als Belgische zeevaartvlag werd gebruikt. Daarop, in de gele baan, prijkt de Vlaamse leeuw: ... *zwarte blomme in 't geluweld*...

- 28 De grote vlaggenparade gaat verder: MATROZEN, mannen en vrouwen, in zomeruniform, rukken aan...
- 29 ... en MATROOSJES met semafoor-vlaggetjes volgen in hun spoor.
- 30 Zingende groep dansende VISSERS en VISSERINNEN met middenin twee baliestandaarden: *Ster der zee*: de Heilige Maria in stralenkrans en een vissersbootje. Alles begeleid met trekzak, tuba en trom.
- 31 HAVENARBEIDERS, REDDERS en KIKVORSMANNEN in een sloep. Altijd paraat en tot offers bereid!
- 32 GEPAVOISEERDE PRAALWAGEN met maritiem karakter, nationaal en internationaal bevlagd, bevolkt met vrouwelijke matrozen. Een hulde aan onze vorsten Koning Leopold II en Koning Boudewijn.
- 33 Détachement ADELBORSTEN of kadetten uit de periode 1895-1995. Ze escorteren met militaire allure huldewagen 32.



- 34 NOBILITY: heraldische groep. Vrouwen dragen de blaoenen en wapenspreuken van PROMINENTEN, voorvechters in de havenontwikkeling van Zeebrugge sinds haar ontstaan: Baron de Maere d'Aertrycke, Graaf de Smet de Naeyer, Graaf Amédée Visart de Bocarmé, Baron Janssens de Bisthoven, Baron Ruzette, Graaf Karel d'Ursel, Baron J.B. de Bethune, Baron de Crombrugge de Looringhe, Ridder P. van Outryve d'Ydewalle, Ridder Pierre Vandamme en Ridder Fernand Traen.

pen, Nijmegen en andere wiens vaandels hier ontrold worden.

De Hanze opereerde tot in Frankrijk en in de 15de eeuw kwam een nederzetting te Lisboa of Lissabon. Wapengeweld werd niet geschuwd, zo werd Denemarken in de 14de eeuw uitgesloten. Amsterdam kreeg lak aan de hegemonie van de Hanze en ook met Londen en Brugge had de Liga het niet voor de wind. De 15e eeuw luidde de achteruitgang en de ondergang van de Hanze in. Voor scheepvaartdeskundige, geschiedschrijver en tekenaar blijft het Hanze-gegeven een rijke en overigens kleurrijke bron van inspiratie. Wie Noord-Europa rondreist ontmoet overal getuigenissen. Onder het voorzitterschap van Camille Huysmans vierde Antwerpen in 1938 met vijftig burgemeesters uit diverse Hanzesteden de laatste ons bekende Hanzafeesten. Te Brugge hielden de Duitse Hanzeaten



hun kantoor in het Oosterlingenhuis (1478) dat ooit tot *de Zeven Wonderen* van de stad werd gerekend. Langs de Goudenhandrei is er nog een gedeelte van het gebouw bewaard gebleven. Niet ver daarvandaan pronkt nog het Tolhuis (1477) dat als geen andere plaats in de stad herinnert aan haar maritieme bloei van weleer. Boven het sierlijke portaal prijkt het wapen van Pieter van Luxemburg, leenheer en ridder van het Gulden Vlies. Daartegenaan leunt het smalle pijndershuisje, het lokaal van de dokwerkers van toen, die de schuiten moesten lossen en laden. Tolhuis en Pijndershuis staan er thans leeg en zielloos bij op de Jan van Eyckplaats langs de Spiegelrei, wat verzonken dromend van de Brugse binnenhaven, ooit een draaischijf van de Hanzeaten in het middeleeuwse Europa.



De inhuldiging van Zeebrugge gebeurde op 23 juli 1907 in aanwezigheid van Koning Leopold II (1835-1909), van zijn neef Albert (1875-1934), de latere Koning Albert I en diens echtgenote Elisabeth. Spijts de grote sympathie van Leopold II voor Oostende, was hij het die een wedstrijd had laten uitschrijven voor een nieuw havencomplex. Een week lang gonsde Brugge toen van het feestvieren. De *Fêtes inaugurales des ports de Bruges* en un *Cortège-tournoi de*

35 Vijf historische ZEEVAARTVLAGGEN gaan de MUZIEKFANFARE van de scouts van Brugge vooraf, gevolgd door de Brugse politie.

Algemeen coördinator: ir. Jan DECORT, ere-inspecteur MBZ.

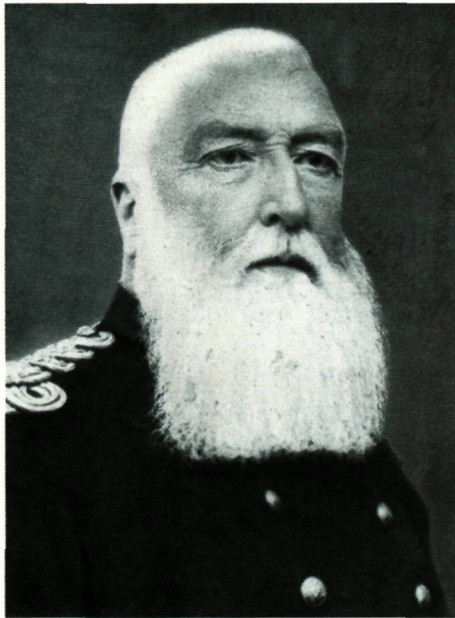
Artistieke medewerkers:

Stoetontwerp, totaalconcept, tekst en design: Arno BRYNS, beeldend kunstenaar.

Algemene regie: Frans VROMMAN, stoetenbouwer.

Regie-assistent: Etienne MOMMERENCY, regisseur.

Choreografie: Karel VANDEWEGHE, balletdanser.



Vergeleken met de optocht en de historische evocatie van 1990, waaraan ook Alfons DEWITTE, historicus, een bijdrage leverde, werd thans zowel inhoudelijk als qua uitrusting en bezetting een serieuze uitbreiding doorgevoerd. De stoet is drieledig geworden, het aantal figuranten meer dan verdubbeld tot een totaal van 850 deelnemers, aangevuld met honderden vlaggen, 2 praalwagens en tal van rekwisieten.

Niet de Burg maar de Grote Markt wordt nu de plaats waar de aktie haar hoogtepunt zal bereiken, met als decorum het gouvernementsgebouw. Margaretha en Karel V zullen er tronen onder de dubbelkoppige adelaar. Daar zal een stukje 16de eeuw herleven. Daar ontmoeten we de humanisten en rederijkers. Zwanekindjes brengen er een ballet en door hofdames en jonkers worden renaissance-dansen ten tonele gebracht. Daar neemt de keizer zijn soldaten in ogenschouw en worden spektakulaire exercities uitgevoerd in een omkadering van statenvlaggen, blazoenen en hanzevaandels, enz. Op het *Campus Pacis Universalis* te Zeebrugge na het ontschepen van de *IMPERATOR*, de keizerlijke staatsieboot, gaat het feest verder: spel, dans, muziek en vuurwerk. Alles onder het motto: 100 jaar Brugge-zeehaven!

l'arbre d'or trok door de straten van Brugge. De Grote Markt werd uitgebrouwen om er de Brugse adel, fraai gekleed, een middeleeuws steekspel te laten opvoeren. Tenaar van dat alles was Flori Van Acker (1858-1941).

In Gruuthuse werd een *exposition de la Toison d'Or et de l'Art Néerlandais, sous les ducs de Bourgogne à Bruges* opgesteld... ook al valt de economische bloeitijd van Brugge in de 13de-14de eeuw te situeren, alles herinnerde aan de praal van de Bourgondische periode. Algemeen grote bijval kende de vlootparade op het kanaal en in de haven, dat werd nog grootscheepser herhaald in 1985 n.a.v. het openen van de Vandammesluis in aanwezigheid van Koning Boudewijn I (1930-1993). Honderd jaar Brugge-zeehaven brengt nu in een grote parade hulde aan zijn vorsten, de voorvechters en de bouwers van een alsmaar bloeiender Brugse wereldhaven, land en volk ten bate!





General coordinator: ir. Jan DECORT, honorary inspector-general MBZ.

Artistic participants:

Parade theme, global conception, text and design: Arno BRYs, artist.

Overall production: Frans VROMMAN, organizer.

Production assistant: Etienne MOMMERENCY, producer.

Choreography: Karel VANDEWEGHE, ballet dancer.

In comparison with the pageant and historical evocation of 1990, to which Alfons DEWITTE, historian, also contributed, a major development has been carried out this time, in content, equipment, and manpower. The parade has grown to three parts, and the number of actors has more than doubled to a total of 850 participants, completed with hundreds of flags, 2 floats and many props.

It is the Grote Markt and no longer the Burg that will accommodate the climax of the action; with the government building as a backdrop. Margaret of Austria and Charles V will sit on the throne there under the double-headed eagle. A part of the 16th century will come to life again. The humanists and rhetoricians will be there for all to see. Swanlike children will perform a ballet, and renaissance dances will be staged by ladies-in-waiting and noblemen. Then the emperor will inspect his troops and exercises will be carried out, framed by state flags, blazons, hanseatic pennants... On the *Pacis Universalis* campus in Zeebrugge, after the Emperor has disembarked from an imperial state barge, the feast will continue: theatre, dancing, music, and fireworks. All under the motto "Brugge - a Sea Port for 100 years"!

Coordinateur général: ir. Jan DECORT, inspecteur général honoraire MBZ.

Collaborateurs artistiques:

Thème du spectacle, concept global et conception: Arno BRYs, artiste-peintre.

Régie générale: Frans VROMMAN, organisateur de cortèges.

Assistant à la production: Etienne MOMMERENCY, metteur en scène.

Chorégraphie: Karel VANDEWEGHE, danseur de ballet.

Par rapport au spectacle et à l'évocation historique de 1990, à laquelle Alfons DEWITTE, historien, a également contribué, celui de cette année a été considérablement étoffé, en termes de contenu, de moyens et de participants. Le spectacle se compose à présent de trois parties et le nombre de figurants a plus que doublé pour atteindre un total de 850 personnes, plus des centaines de drapeaux, 2 chars et de nombreux accessoires.

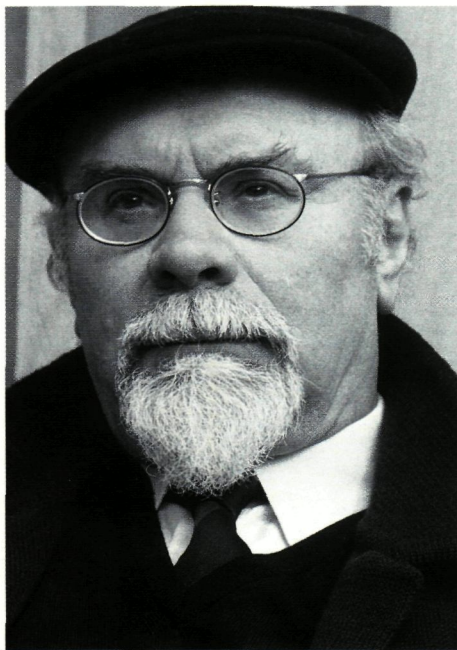
Ce n'est plus le Burg, mais le Grote Markt qui verra l'apothéose de l'action; avec le bâtiment du gouvernement comme décor. Marguerite d'Autriche et Charles-Quint seront assis sur leur trône sous l'aigle bicéphale. Un épisode de l'histoire du 16ème siècle revivra sous vos yeux. Vous pourrez y rencontrer les humanistes et les rhétoriciens. Des enfants habillés en cygnes exécuteront un ballet et des dames de la cour et leurs gentils-hommes danseront à la renaissance. Ensuite, l'Empereur passera ses troupes en revue et des démonstrations spectaculaires seront réalisées dans un décor de pavillons d'Etat, de blazons, d'oriflammes hanséatiques, etc. Sur le *campus Pacis Universalis* à Zeebrugge, lorsque l'Empereur aura débarqué de sa barque impériale de cérémonie, la fête continuera: théâtre, danses, musique et feu d'artifice. Le tout sous le signe de "Bruges - Port de Mer depuis cents ans!"

Niets uit deze programmabrochure mag worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt worden door natekening, copie of welke reproductie ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteur ARNO BRYs®.



Arno Brys

Arno Brys werd te Sijsele geboren op 7 juni 1928, zijn jeugd bracht hij door in Oostende, waar hij naar school ging in het O.-L.-Vrouwcollege. Zijn vader Leo, een muzikaal begaafd man, was er koster-organist in de Sint Petrus en Pauluskerk. Zijn moeder Veneranda Salens, was afkomstig uit Vivenkapelle.



Van 1944 tot 1951 studeerde Arno Brys aan het Gentse Hoger Instituut voor Beeldende Kunsten Sint-Lucas, bij o.a. Gerard Hemans en Max Vandamme. Als *primus perpetuus* haalde hij er zijn diploma met de grootste onderscheiding. In 1952 kreeg hij een aanstelling als leraar aan de Stedelijke Akademie voor Schone Kunsten te Roeselare, waar hij tot in 1962 tekenles gaf in de hoogste klas. Twee jaar later, in 1954, werd hij bovenop benoemd als leraar aan het Instituut waar hij zijn diploma had behaald. Hij gaf er o.a. les op de afdelingen Monumentale Kunsten (1958-1970) en Grafische Kunsten (tot 1990). Hij was hier actief betrokken bij de oprichting van de *Sint-Lucas Meisjesafdeling Nieuwenbos* (1959) en in 1975 was hij stichter van de *Afdeling Funktionele Grafiek Sint-Lucas Gent*.

Als **grafisch ontwerper en beeldend kunstenaar** kwam Arno Brys dikwijls aan bod als lid van jury's in binnen- en buitenland. In 1972 b.v. leidde zijn medewerking aan *De Brabantse Dag* te Heeze (Nederland), tot een uitgebreide en vrij overzichtelijke tentoonstelling in Tilburg (1979, Ned. Textielmuseum).

In 1955 trouwde Arno Brys met Beatrix Uleyan (°Esen 1934). Ze vestigden zich

in Brugge, ten Huize *Evenhoghe* te Sint-Andries. Ze kregen vijf kinderen, waarvan een vroegtijdig stierf.

Zijn vroegste opmerkelijke realisaties ontstonden in 1956 te Roeselare: kostuums, vlaggen en het monumentale podium voor de Albrecht Rodenbachfeesten, en in 1953 voor *Vondel's Lucifer*. Het toneel bracht hem in contact met regisseurs als Anton Van Der Plaetse, Ast Fontaine, Remi Van Duyn, Gerard Vermeersch en (niet de minste) Heiko Kolt, een choreograaf uit Estland, met wie hij in Rome samenwerkte voor het openluchtspel *Il convegno mondiale della gioventù* (1957). Hierna werkte hij o.a. ook nog samen met de vermaarde dansgroep *Thor* uit Torhout, voor het ontwerpen van vlaggen, kostuums en rekwisieten.

Al tijdens zijn studies had Arno Brys zich ontpopt als een bekwaam grafisch kunstenaar. We lezen hierover:

"Vooral zijn zuivere lijnvoering is kenmerkend, het narratief karakter en de belangstelling voor het inhoudelijke, het historische en het poëtische leverden massa's vignetten, tekeningen, etsen, illustraties, prentkaarten, lino-sneden en affiches op. Veel hiervan staat vanzelfsprekend in verband met zijn stoeten en processies, toneel- en openluchtdecors." (curriculum, 1995). Op vrijwel alle grote **Brugse evenementen** drukte Arno Brys zijn stempel. We noemen hier: de H.-Bloedprocessie, de Praalstoet van de Gouden Boom, het Tornooi van Brugge (1974), en last but not least zijn artistieke bijdragen voor de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen n.a.v. de inhuldiging van de havenuitbreiding en het bezoek van de koning aan Brugge en Zeebrugge, in 1985. In 1990 ontwierp hij de keizerlijke staatsiesloep n.a.v. de Zeebrugse havenfeesten, die ook in Brugge hun weerklank vonden. Hier met o.m. op de Burg een historische evocatie met Margaretha van Oostenrijk, Keizer Karel, de grote humanisten van de 16de eeuw: Thomas Morus, Desiderius Erasmus en Juan Vives, omringd door honderden landsknechten: allen kregen ze snit en kleur op zijn tekentafel.

En dan zijn er nog zijn tekeningen voor monumentale glasramen, waarmee Arno Brys opmerkelijke hoogtepunten bereikte, zoals in Ieper (Stadshallen en Sint-Maartenskathedraal) in Poperinge (de Sint-Bertinuskerk), en Tiegem.

Het behoeft geen betoog dat dit **veelzijdige oeuvre** tot stand is gekomen dankzij hard werken, studeren en een uitzonderlijke tekenkundige aanleg.

We lezen hierover:

"De vele ideeën beschermen Brys' tekenlust tegen zuiver decoratieve neigingen, maar zij worden nauwelijk uitgesproken. We mogen ernaar raden met onze eigen verbeelding en een dialoog aanknopen waaraan de kunstenaar geen deel wenst te nemen. Daar toe is zijn werk alleen mans genoeg." (1964, Gaby Gyselen, directeur Culturele Dienst, Provincie W.-Vlaanderen)

Tekenen is leven voor hem maar is ook zijn werk liefhebben, zodat hij aandacht schenkt aan het minste detail: de kleur, de snit, het personage, de keuze van het papier, de lay-out, het materiaal. Vooral te tekenen graaft Arno Brys zich door een stapel literatuur, maar toch is hij geen kopiïst. Elk ontwerp is een eigen creatie met eerbied voor de historische achtergrond." (1974, Walter Baes, Groot Tornooi/Uitgeverij Orion)

En naar aanleiding van de havenfeesten in 1990 citeerde le *Courier du Littoral*: **Une évocation de toute beauté!** *Le prestigieux ensemble a été conçu de main de maître d'ordre de la Société maritime, par le grand artiste graphique brugeois Arno Brys. Il a dessiné tous les costumes, restant fidèle aux tenues d'époque. Tous étaient d'un goût et d'une harmonie de couleurs parfaits, certains d'entr'eux somptueux. Le physique des figurants répondait au rôle qui leur était dévolu. Plusieurs des beaux chevaux étaient richement caparaçonnés. Les étendards, les bannières, les drapeaux de grande qualité de dessin et de couleurs relevaient la joyeuse solennité de la fête. Aucun détail n'était laissé au hasard. Même la cage du fidèle perroquet hérité de sa mère par Marguerite d'Autriche était accrochée à l'arrière du chariot bâche dans lequel les humanistes avaient pris place avec leur auguste protectrice.*

"Met nauwgezetheid drapeert hij het kleinste lijntje op papier en taxeert daarbij op onfeilbare wijze de consequenties van de gekozen vorm. Daardoor wordt elk onderdeel, waaruit de compositie bestaat essentieel en even belangrijk als het geheel." (1971, J.M.A. Holthaus, dir. Textielmuseum)

Arno Brys koestert het voornemen om in een nabije toekomst nog een derde keer in Brugge een tentoonstelling te houden van eigen werk en ontwerpen. Wellicht komt dan onverwacht nog heel wat nieuws uit zijn laden tevoorschijn? (Overdruk uit *De Kroniek van St.-Andries*; een nog niet gepubliceerd script.)

Robert De Laere

Tentoonstelling "De Portugese Ontdekkingen en de Ontmoeting van de Beschavingen"

Van vrijdag 28 juli tot dinsdag 8 augustus is er, vlakbij het karveel Boa Esperança, aan de Komvest te Brugge, een tentoonstelling ingericht, gewijd aan de Portugese ontdekkingsreizen en hun historische impact.

Miniaturen, kronieken, kaarten en gravures zijn maar enkele voorwerpen van het tentoonstellingsmateriaal dat een perfect visueel en historisch-wetenschappelijk verantwoord beeld van de Portugese exploraties geeft.

De expositie is in een 30-tal hoofdstukken onderverdeeld. De verscheidene Portugese ontdekkingsstochten vormen een rode draad doorheen de tentoonstelling.

De onderwerpen "De wereld vóór de ontdekkingen" en "Portugal in de middeleeuwen" vormen een geschiedkundige inleiding op de eerste exploraties die in de 15de eeuw werden ondernomen en introduceren de bezoeker in de avontuurlijke wereld van de Portugese ontdekkingen.

"Portugal in de tijd van de ontdekkingsreizen" en "De Portugese maatschappij en de macht" verklaren de eerste tochten door Hendrik de Zeevaarder ondernomen. Bovendien belichten deze hoofdstukken de evolutie van de Portugese maatschappij van een feodale machtsstructuur met agrarische grondslagen naar een bloeiende en exportgerichte handelsmaatschappij. Een route-kaart toont de belangrijkste ontdekkingsroutes en -gebieden en vormt een aanloop tot het belangrijkste onderdeel van de expositie, nl. de ontdekkingen.

Historisch bronnenmateriaal geeft een duidelijk beeld van de ontdekte gebieden. Zo maken we o.a. kennis met Noord-Afrika, Madeira, de Azoren, West-Afrika, Indië, China en Japan, zoals de Portugese ontdekkingsreizigers deze gebieden voor het eerst ervoeren. De drijfveren van deze exploraties en de kolonisatieprincipes worden niet uit het oog verloren.

Er wordt tevens aandacht besteed aan de Legende van Priester Jan.

Reeds in de 12de eeuw deden in Europa geruchten de ronde, als zou er een welvarend rijk bestaan, bewoond door christenen en bestuurd door Priester Jan. Pêro de Covilhã kwam in 1492 in Ethiopië aan en identificeerde dit land als het rijk van Priester Jan. Regelmatige

diplomatieke contacten met Portugal kwamen tot stand en maakten een einde aan dit verhaal.

De Iberische heerschappij werd duidelijk gestipuleerd in het Verdrag van Tordesilhas (1494). Ook dit element van de Portugese exploratiegeschiedenis is een aandachtspunt in de tentoonstelling. De evolutie van de zeevaartkunde, het empirisch onderzoek door 15de- en 16de-eeuwse Portugese wetenschapslui, de cartografie en de scheepsbouw komen eveneens aan bod in de expositie. Zonder deze factoren zou er van ontdekkingsreizen geen sprake zijn geweest. De ontdekkingsreizen openden voor vele onderzoeksgebieden en disciplines de weg naar een wetenschappelijke benadering.

Op het gebied van de geneeskunde en botanie gingen de Portugezen zich duidelijk onderscheiden. De medicus Garcia de Orta (ca. 1501-1568) bvb. verzamelde in het Oosten een schat aan kennis en legde deze vast in zijn "Colóquios dos Simples e Drogas e Cousas Mediciniais da India" (Samenspraken over de simplicia, drogerij en medicijnen van India). Ten gevolge van de ontdekkingen leerde men planten en dieren kennen die in

Europa grotendeels onbekend waren. Ook in de geschiedkunde en literatuur zijn wijzigingen merkbaar. In het midden van de 15de eeuw bestaat voor de eerste maal een duidelijke intentie om de heldendaden van de Portugese ontdekkingsreizigers over te leveren. Vanaf de 16de eeuw evolueert deze tendens naar een echte weerspiegeling van de contacten met de nieuwe wereld.

Men wordt zich wel ter dege bewust van het belang van de ontdekkingsreizen. Het contact met en de kennis van nieuwe religies en rituelen brachten een heuse religieuze omwenteling tot stand.

Missie-activiteiten bestonden reeds vóór de 15de eeuw, maar nooit eerder ontplooiden deze zich op een zo oecumenische schaal.

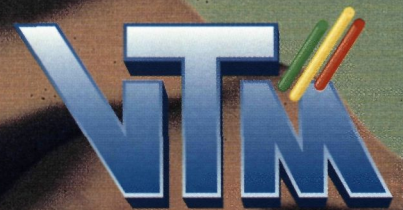
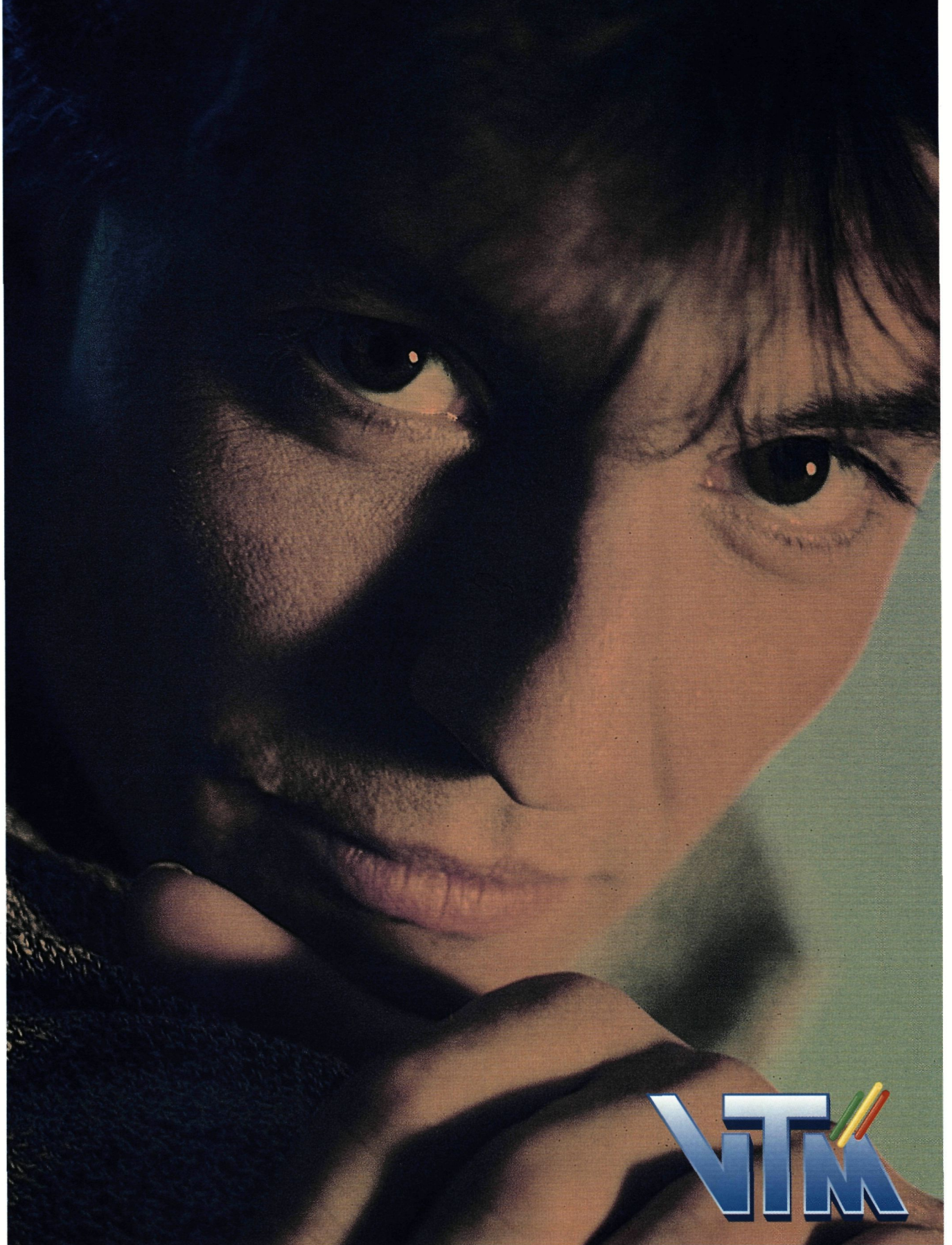
Deze expositie toont het nieuwe beeld van de wereld dat de mens kreeg t.g.v. de ontdekkingsreizen.

Vóór de (Portugese) exploraties was deze wereld een onbekend en ontoegankelijk terrein. In die zin beklemtoont de tentoonstelling het belang van de ontdekkingsreizen voor de evolutie van de menselijke gedachtenwereld.

De mens wordt herboren, het Renaissance-tijdperk wordt ingeluid.



talent van eigen bodem.



kleurt je dag.

Exposition

“Les Voyages des Portugais et la Rencontre des Civilisations”

Du vendredi 28 juillet au mardi 8 août se tient, près de la caravelle Boa Esperança, au Komvest à Bruges, une exposition consacrée aux grandes expéditions portugaises et à leur impact historique.

Les miniatures, les chroniques, les cartes et les gravures ne sont que quelques-uns des objets exposés offrant une vue historique et scientifique des explorations portugaises.

L'exposition est divisée en 30 thèmes, les diverses expéditions portugaises en constituant le fil conducteur.

Les thèmes “Le monde avant les découvertes” et “Le Portugal au Moyen Age” constituent une introduction historique aux premières explorations entreprises au XVe siècle et préparent le visiteur à plonger dans le monde aventureux des découvertes portugaises.

“Le Portugal à l'époque des voyages d'exploration” et “La société portugaise et le pouvoir” relatent les premières expéditions entreprises par Henri le Navigateur. Ces thèmes expliquent également comment la société portugaise a évolué d'une structure féodale fondée sur l'agriculture vers une société commerciale florissante tournée vers l'exportation.

Une carte montre les principaux itinéraires et zones de découverte et constitue un préambule au thème principal de l'exposition: les découvertes.

Les sources historiques donnent une vue très claire des régions découvertes.

A l'instar des explorateurs portugais, nous découvrons ainsi entre autres l'Afrique du Nord, Madère, les Açores, l'Afrique de l'Ouest, l'Inde, la Chine et le Japon, de même que les raisons qui ont motivé ces explorations et les principes de colonisation.

Une partie de l'exposition est consacrée à la Légende du Prêtre Jean. Au XIIe siècle déjà circulaient des bruits selon lesquels il existerait un royaume prospère, habité par des chrétiens et dirigé par le Prêtre Jean.

En 1492, Pêro de Covilhã débarqua en Ethiopie et identifia ce pays comme étant le royaume du Prêtre Jean. Des contacts diplomatiques réguliers s'établirent ensuite avec le Portugal et mirent ainsi fin à cette légende.

L'empire ibérique est cité explicitement dans le Traité de Tordesilhas (1494).

Ce chapitre de l'histoire des explorations

portugaises est également traité dans l'exposition.

L'évolution de la navigation, les recherches empiriques effectuées par les scientifiques portugais au cours des XVe et XVIe siècles, la cartographie et la construction navale font également partie des thèmes abordés par l'exposition.

En effet, sans ces facteurs, les explorations n'auraient pu avoir lieu.

Les voyages d'exploration ont permis d'ouvrir la voie à une approche scientifique dans de nombreux domaines de recherches et disciplines.

Les Portugais allaient nettement se distinguer dans les domaines de la médecine et de la botanique. Le médecin Garcia de Orta (environ 1501-1568), par exemple, réunit en Orient un trésor de connaissances qu'il consigna dans ses “Colóquios dos Simples e Drogas e Cousas Medicinaias da India” (Colloques sur les simples, les drogues et les médicaments d'Inde). Les découvertes permirent de connaître des plantes et des animaux qui étaient pour la plupart inconnus en Europe.

La science historique et la littérature subirent également des transformations.

Au milieu du XVe siècle, on raconta pour la première fois les exploits des découvreurs portugais. A partir du XVIe siècle, cette tendance évolua et la littérature commença à refléter réellement les contacts avec le nouveau monde. On prit conscience de l'importance des explorations. La découverte et la connaissance de nouvelles religions et d'autres rituels provoquèrent une véritable révolution religieuse. Certes, les missions existaient déjà avant le XVe siècle, mais jamais elles ne s'étaient déployées à une telle échelle oecuménique.

Cette exposition reflète le nouveau regard que les hommes portent sur le monde suite aux explorations, un monde qui, avant les explorations (portugaises) était inconnu et inaccessible. L'exposition souligne ainsi l'influence des explorations sur l'évolution des idées et démontre comment elles ont permis aux hommes de renaître et d'amorcer la Renaissance.



De relaties tussen Vlaanderen en Portugal, 12de - 18de eeuw

De oudste contacten tussen Vlaanderen en Portugal waren van politiek-dynastieke aard en dateren uit de 12de eeuw. Vlaamse kruisvaarders werkten toen mee aan de verovering van het door de Moren overheerste gebied en aan de opbouw van het koninkrijk Portugal. De Vlaamse graaf Filips van de Elzas huwde in 1184 de Portugese koningsdochter Mathilde, die op haar beurt het huwelijk van de latere gravin Johanna van Constantinopel met Ferrand van Portugal bewerkte. Rond dezelfde tijd, de eerste decennia van de 13de eeuw, werden reeds Portugese kooplui in Brugge opgemerkt, terwijl halfweg dezelfde eeuw Brugs laken in Portugal aan de man gebracht werd. De wederzijdse handelsrelaties zouden van die tijd af steeds intenser worden en zich vooral naar de sterk opbloeiende Brugse markt richten. Toch zouden deze pas in de 15de eeuw tot volle bloei komen, parallel met de ontwikkeling van de Portugese economie van een hoofdzakelijk agrarisch naar een ruimer commercieel ontwikkeld en sterk op expansie gericht model. Nadat hertog Filips de Stoute in 1384 en 1387 de nodige wettelijke waarborgen leverde voor de Portugese handelstrafiek in Vlaanderen, kreeg de Portugese handelskolonie hier de wind in de zeilen. In 1411 dwong zij een uitvoerig handelsprivilegie af, waarin de aanzet werd gegeven tot de organisatie van een eigen Portugese handelsnatie. Minstens vanaf 1416 achtte de Portugese koning het nodig een factor of zaakgelastigde in Brugge te laten optreden. Van hun kant gingen de Vlamingen in Lissabon in 1417 over tot de stichting van een broederschap, maar ze slaagden er pas rond 1470 in echte erkenning af te dwingen.

In Brugge volgde de officiële erkenning als volwaardige handelsnatie in 1438. Hieraan was het huwelijk van de Portugese infante Isabella met de Bourgondische hertog Filips de Goede, die ook over Vlaanderen regeerde en veelvuldig in Brugge verbleef, niet vreemd. Het vorstelijke huwelijk werd in 1430 in Sluis en Brugge met een opvallende luister voltrokken. Bij de onderhandelingen die tot deze alliantie leidden was ook de beroemde Vlaamse schilder Jan van Eyck betrokken. Hij nam deel aan het gezantschap dat de hand van de Portugese koningsdochter ging vragen en schilderde haar portret. Dit was tevens het begin van een

bloeiende artistieke en culturele uitwisseling tussen beide landen. Dat de aanwezigheid van hertogin Isabella in onze contreien de wederzijdse betrekkingen gunstig heeft beïnvloed, valt licht te begrijpen, maar het feitenmateriaal om dit te staven is tot op heden niet voldoende aan het licht gebracht.

Zo speelde haar invloed ongetwijfeld een rol in de komst van Portugese scheepstimmerlui en zeelui, die in de jaren 1436 - 1445 in Sluis en in Brabant karvelen en grotere schepen voor de Bourgondische vloot bouwden en bemanden. Wellicht had Isabella ook de hand in de deelname van talrijke Vlamingen aan de kolonisatie van de Azoreneilanden, voornamelijk tijdens het derde kwart van de 15de eeuw. In die periode kwam ook de suikerwinning op het eiland Madeira tot ontwikkeling en namen Brugse ondernemers als Despars en Lem een overwegend aandeel in de bloeiende export van dit produkt.

In het spoor van Isabella kwamen heel wat Portugese volgelingen en dienaars hierheen, waarvan een aantal aan het hof bedrijvig bleven, o.m. te Brugge. De bekendst gebleven Portugese ingezetene uit die periode is ongetwijfeld Juan Vasques, de secretaris en later hotelmeester van de hertogin. Van zijn aanwezigheid getuigt nog heden het schitterende huis in Brugse stijl dat hij in 1468 in de Zilverstraat liet optrekken. Minder bekend is de koperen fundatieplaat die Vasques in 1467 na de dood van zijn eerste Brugse echtgenote Margriet van Ackere in de Sint-Salvatorskerk liet aanbrengen.

Vasques bezat nog andere huizen in Brugge, o.m. aan het Sint-Maartensplein. Dat was trouwens in de omgeving die we als het "Portugees kwartier" in Brugge kunnen bestempelen, meer bepaald de omgeving Sint-Jansstraat-Riddersstraat. Het natiehuis dat de Portugezen in 1493 in de laatstgenoemde straat, tegenover de toenmalige Sint-Walburgakerk, van de stad ten geschenke kregen, is niet meer bewaard. Bekend is dat veel Portugese handelaars logeerden bij de makelaars Bave en Vlamincpoorte, deze laatste in de Sint-Jansstraat in het huis "Poorteghale". Toen vanaf het einde van de 15de eeuw de handel in Brugge verviel en de commerciële activiteiten meer en meer naar Antwerpen werden verlegd, waren de

Portugezen onder de eerste van de vreemde naties die daarheen uitweken. Vanaf 1499 was de factor uit Brugge weg, en in 1510 -1511 werd de zetel van de natie overgebracht. Zo werd het de Scheldestad die tenvolle de rijkdom zou genieten van de koloniale handel op grote schaal, voornamelijk in specerijen, waarin Portugal in de 16de eeuw een eersterangsrol speelde. De bijdrage van de Portugezen tot de Antwerpse gouden eeuw was relatief veel groter dan gedurende de voorafgaande periode in Brugge.

In diezelfde tijdspanne waren ook de artistieke en culturele betrekkingen tussen Portugal en Vlaanderen-Brabant tot volle ontplooiing gekomen. Talrijke schilderijen van Vlaamse meesters en retabels en beelden uit Antwerpse en Mechelse ateliers werden naar Portugal verscheept en beïnvloedden er onmiskenbaar de eigen Lusitaanse kunst. Het geestesleven werd enorm verrijkt door de onderlinge uitwisseling van humanisten en door de bijdrage van de Vlaamse musici tot de opbloei van de Portugese polyfonie tegen het begin van de 17de eeuw.

Nadat in de late 16de eeuw ook in Antwerpen een einde was gekomen aan de rechtstreekse handelscontacten, kwam een uitwijking van Vlaamse handelsfamilies naar de Iberische wereld en zijn kolonies op gang. Onder meer in Lissabon kende de Vlaamse vertegenwoordiging een ware opbloei. Maar ook in de verderaf gelegen handelsgebieden van Oost-Indië en Brazilië mengden families uit de Zuidelijke Nederlanden zich in de exploitatie en de grote internationale handel, tot in de 18de eeuw toe.

Deze hele geschiedenis van intense Vlaams-Portugese betrekkingen (15de-18de eeuw), waarin nog verschillende aspecten om nadere opheldering en toelichting vragen, vormt het onderwerp van een internationaal historisch colloquium in het Brugse Kunst- en Congressentrum Oud Sint-Jan te Brugge op 8 en 9 september 1995.

Dr. A. Vandewalle

Les relations entre la Flandre et le Portugal, XIIIe - XVIIIe siècle

Les premiers contacts entre la Flandre et le Portugal étaient de nature politico-dynastique et remontent au XIIIe siècle. Les croisés flamands participaient alors à la conquête du territoire dominé par les Maures et à la construction du royaume du Portugal. Le comte de Flandre Philippe d'Alsace épousa en 1184 la fille du roi du Portugal, Mathilde, qui arrangea à son tour le mariage de la comtesse Jeanne de Constantinople avec Ferrand de Portugal. A la même époque, à savoir la première décennie du XIIIe siècle, on pouvait déjà constater la présence de marchands portugais à Bruges, tandis que vers 1250, le drap brugeois était exporté au Portugal. A partir de cette époque, les relations commerciales entre la Flandre et le Portugal allaient s'intensifier de plus en plus et s'orienter surtout vers le marché brugeois alors en pleine expansion. Toutefois, ce n'est qu'au XVe siècle que ces relations deviendront réellement florissantes. Cette période correspond également au développement de l'économie portugaise, qui délaisse un modèle principalement agraire pour en adopter un autre plus commercial et fortement axé sur l'expansion.

Après l'octroi en 1384 et en 1387 par Philippe le Hardi des garanties légales nécessaires au trafic commercial en Flandre, la colonie commerciale portugaise eut réellement le vent en poupe en Flandre. En 1411, cette colonie arracha un privilège commercial important qui amorça l'organisation d'une nation commerciale portugaise. A partir de 1416, le monarque du Portugal estima nécessaire de faire intervenir à Bruges un mandataire ou un chargé d'affaires. De leur côté, les Flamands établis à Lisbonne y fondèrent une confrérie en 1417, mais ils ne réussirent vraiment à en obtenir la reconnaissance que vers 1470. A Bruges, la reconnaissance officielle du Portugal en tant que nation commerciale à part entière fut accordée en 1438. Le mariage entre l'infante Isabelle de Portugal et le duc de Bourgogne Philippe le Bon, qui régnait également sur la Flandre et séjournait fréquemment à Bruges, n'y fut pas étranger. Le mariage princier fut célébré à Sluis et à Bruges avec un faste remarquable. Le célèbre peintre Jan Van Eyck fut également impliqué dans les négociations qui donnèrent naissance à cette alliance. Il participa à la mission diplomatique qui partit demander la main de la fille du roi

du Portugal et peignit son portrait. Ce fut également le début d'échanges artistiques et culturels fructueux entre les deux pays.

On comprend aisément que la présence de la duchesse Isabelle dans nos contrées ait influencé favorablement les relations entre les deux pays, mais les faits qui permettent d'étayer cette hypothèse n'ont à ce jour pas encore été entièrement éclaircis. Ainsi, son influence a sans aucun doute joué un rôle dans l'arrivée des constructeurs de navires et des marins portugais, qui, à Sluis et dans le Brabant, construisirent et équipèrent entre 1436 et 1445 des caravelles ainsi que des navires plus importants pour la flotte de Bourgogne. Isabelle est peut-être également en partie responsable de la participation de nombre de Flamands à la colonisation des îles Açores, principalement pendant le troisième quart du XVe siècle. C'est au cours de cette période que se développa aussi l'exploitation du sucre sur l'île de Madère et que des Brugeois comme Despars et Lem prirent une part considérable dans l'exportation de ce produit. Sur les traces d'Isabelle, de nombreux fidèles et serviteurs portugais firent le déplacement, dont quelques-uns restèrent d'ailleurs à la cour, notamment à Bruges, pour y travailler. Le plus connu des résidents portugais de cette période est incontestablement Juan Vasques, qui fut le secrétaire et par la suite le maître d'hôtel de la duchesse. La splendide maison de style brugeois qu'il fit bâtir dans la Zilverstraat en 1468 témoigne aujourd'hui encore de sa présence. On connaît cependant moins bien la plaque qu'il fit apposer dans l'église du Saint-Sauveur (Sint-Salvator) à Bruges après la mort de sa première épouse brugeoise Margriet van Ackere. Vasques possédait d'autres maisons à Bruges, entre autres sur la Sint-Maartensplein, qui se trouve d'ailleurs au quartier de Bruges que l'on peut appeler "quartier portugais", plus précisément au niveau de la Sint-Jansstraat et de la Riddersstraat. La maison de la nation, située dans cette dernière rue en face de l'église Saint-Walburge (Sint-Walburga) de ce temp-là, que les Portugais reçurent en présent en 1493, n'a pas été conservée. Il est notoire que nombre de marchands portugais logèrent chez les courtiers Bave et Vlamincpoorte, ce dernier occupant la maison "Poorteghale" dans la Sint-Jansstraat.

Lorsqu'à partir du XVe siècle, le commerce à Bruges commença à décliner et que les activités commerciales se déplacèrent de plus en plus vers Anvers, les Portugais furent parmi les premières nations étrangères à s'y établir.

Le mandataire quitta Bruges en 1499 et en 1510-1511, le siège de la nation fut transféré à Anvers. La ville scaldéenne allait ainsi profiter pleinement de la richesse du commerce colonial à grande échelle, particulièrement dans le secteur des épices où le Portugal jouera un rôle prépondérant à partir du XVIe siècle. La contribution des Portugais au siècle d'or d'Anvers fut relativement plus importante qu'au cours de la période précédente à Bruges.

Au cours de cette même période, les relations artistiques et culturelles entre le Portugal et la Flandre et le Brabant atteignirent leur apogée. D'innombrables peintures de maîtres flamands ainsi que des retables et des statues issues des ateliers d'Anvers et de Malines furent expédiés par bateau au Portugal et influencèrent incontestablement l'art lusitanien. La vie spirituelle fut énormément enrichie grâce aux échanges d'humanistes et à la contribution des musiciens flamands à l'épanouissement de la polyphonie portugaise au début du XVIIe siècle.

Lorsque les contacts commerciaux directs prirent également fin à Anvers à la fin du XVIe siècle, on assista à un exil de familles flamandes vers le monde ibérique et ses colonies. La représentation flamande connut à Lisbonne entre autres un véritable épanouissement. Mais des familles provenant des Pays-Bas du Sud participèrent également à l'exploitation et au grand commerce international dans les territoires commerciaux plus éloignés comme les Indes et le Brésil et ce, jusqu'au XVIIIe siècle.

L'histoire de ces relations intenses entre la Flandre et le Portugal (XVe - XVIIIe siècle), dont divers aspects demandent de plus amples éclaircissements et explications, constitue le thème d'un colloque historique international qui se tiendra au Centre d'Arts et des Congrès (Kunst- en Congrescentrum), Oud Sint-Jan, à Bruges, les 8 et 9 septembre 1995.

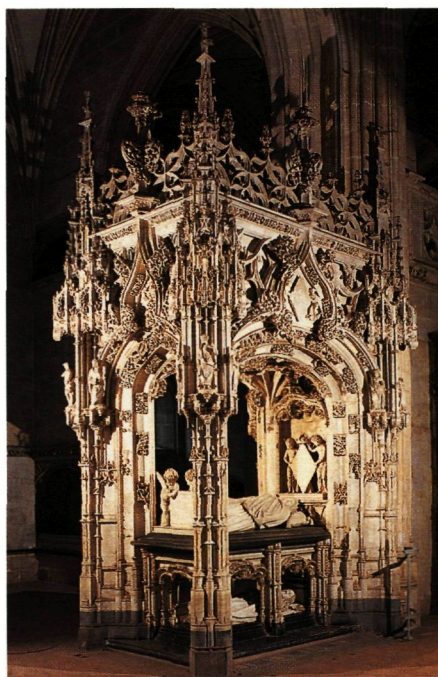
Dr. A. Vandewalle

Margaretha van Oostenrijk.

Een hart voor Brugge

Het was bij valavond toen de landvoogdes Margaretha van Oostenrijk en haar gevolg op 11 augustus 1521 Brugge zouden binnentreden. Met haar neef, Keizer Karel V, zou ze er een diplomatieke delegatie uit Engeland ontvangen. Margaretha kwam steeds met gemengde gevoelens naar de Vlaamse stede. Zij kende de Bruggelingen als fier en eigenzinnig, die haar vader, Maximiliaan van Oostenrijk, dikwijls hadden belaagd toen hij tijdens de minderjarigheid van Philips de Schone over de Lage Landen het regentschap voerde. Eens hadden zij zelfs de vermetelheid gehad hem in gevangenschap te nemen. Toch waren er zoveel hechte banden met Brugge dat Margaretha's hart hoe dan ook naar de stad uitging. Daar lag immers de bakermat van Margaretha van Male, stammoe-der van de Bourgondische hertogen. Daar was eveneens de ridderorde van het Gulden Vlies gesticht, die de rijkdom en het prestige van haar geslacht uitstraalde. In het Prinsenhof aldaar was Margaretha's overgrootvader, Philips de Goede, gestorven en had ook haar moeder Maria van Bourgondië, na een wekenlange doodsstrijd wenend van haar onmondige kindertjes afscheid genomen. Dat gemis zou in het gemoed van de landvoogdes blijven sluimeren en werd door haar in een bekende weeklacht onder woorden gebracht: "Je voudroie maintes fois, estre au ventre de ma mère". Zij bezat hetzelfde rossige haar en dezelfde neus. Bij voorkeur tooide zij zich met Maria's zware gouden halsketting met de eiergrote parels en geslepen edelstenen. Altijd was zij in gezelschap van de papegaai die zij van haar moeder erfde en die zij veelbetekenend "mon amant verd" noemde. Hij was haar enige levenslange trouwe metgezel.

Het geluk dat Margaretha van Oostenrijk van bij haar geboorte schijnbaar had toegelachen, was door de vroegtijdige dood van haar moeder weldra gekeerd. Zij was amper drie jaar toen in januari 1483 haar verloving met de dauphin van Frankrijk in Brugge "ter halle werd uitgeroepen". Onder de hoede van haar grootmoeder, Margaretha van York, werd zij naar het Franse hof gevoerd om aldaar als toekomstige koningin te worden opgevoed. Doch na tien jaar keerde zich het lot weerom en werd het prinsesje ten voordele van Anne de Bretagne de laan uitgestuurd. Intussen was zij een meisje van dertien.



Margaretha van York reed haar tot in Kamerijk tegemoet en voerde haar mee naar Mechelen, in afwachting van een nieuwe huwelijkskandidaat. In 1497 was het zover. Opnieuw nam Margaretha afscheid om naar Spanje te reizen, als bruid van Don Juan van Aragon, broer van Johanna van Castilië. Vijf maand later stierf de tengere erfprins. Zijn jonge vrouw bracht een doodgeboren dochtertje ter wereld dat zelfs geen naam kreeg. Pas in april 1499 kwam zij als weduwe naar huis terug, in de troostende armen van Margaretha van York. Toen in 1501 een tweede huwelijk werd aangegaan, scheen het lot gunstiger gestemd. Margaretha was thans énéntwintig jaar, doch reeds door het leven getekend. Bij Philibert van Savoie ontdekte zij echter de rijkdom van haar vrouw-zijn en de zoetheid van de liefde. Zijn plotse dood in 1504 dreef haar bijna tot waanzin. Op tijd kon men verhinderen dat zij uit het raam sprong. Sindsdien droeg zij steeds het weduwenkapje. Toen Hendrik VII van Engeland als nieuwe huwelijkspretendent opdaagde, weigerde zij. De onverhoedse dood van haar enige broer Philips de Schone stortte haar opnieuw in een mateloos groot verdriet.

In 1507 riep Maximiliaan van Oostenrijk zijn dochter naar de Nederlanden terug en stelde haar aan als landvoogdes. Zij koos Mechelen als verblijfplaats. Daar immers leefde de herinnering aan de gelukkige dagen bij Margaretha van York, die inmiddels was gestorven.

Die Engelse prinses had zich ooit liefdevol over Maria van Bourgondië ontfermd en was voor het verweesde dochtertje eveneens een tweede moeder geweest. Als meter had zij in Sint-Goedele in Brussel het kleine Margrietje boven de doopvont gehouden en het kind niet alleen haar eigen naam geschonken, maar blijkbaar ook vele van haar goede gaven meegegeven. In de korte perioden dat de jonge Margaretha aan het hof van de oude Margaretha doorbracht, had zij van die hoogst gecultiveerde vrouw een weldoende invloed ondergaan.

De oude hertogin leerde haar zelfs Nederlands zoals zij dat tevoren ook aan Maximiliaan van Oostenrijk had onderwezen. Vooral voedde zij haar zin voor kunst en filosofie en ontwikkelde het aangeboren talent voor muziek en dichtkunst. Ook de open geest van Margaretha van York voor vernieuwing leefde verder in de belangstelling van haar kleindochter. Margaretha van Oostenrijk correspondeerde met Thomas More en ontving aan haar hof Erasmus, die een aanzienlijk jaargeld kreeg toebedeeld. Evenals haar peetmoeder getuigde zij van een diepe vroomheid en zette zij zich bijvoorbeeld in voor de heiligerklaring van Coletta van Corbie. Zij ging dikwijls op bedevaart en was een milde schenker aan kerkelijke instellingen. Van Margaretha van York erfde zij een bibliotheek met vele prachtige handschriften, evenals talrijke schilderijen uit de Bourgondische verzameling, waaronder Van Eycks "Arnolfini". De twee Margaretha's verschilden twee generaties maar hadden veel gemeen. Beide waren pionnen op het politieke schaakbord van West-Europa en beiden waren vroeg weduwe geworden zonder de vreugde van het moederschap te mogen kennen. Zij werden echter liefdevolle pleegmoeders. In Mechelen droeg Margaretha van Oostenrijk de zorg voor de vier minderjarige kinderen van haar overleden broer, die in Vlaanderen waren achtergebleven: Eleonora, Karel, Isabeau en Maria. Aan haar danken wij een portretgalerie van die jonge prinses en haarzelf uit de periode 1515-1517 door de beeldhouwer Conrad Meit. Zij was niet enkel peetmoeder van haar neefjes en nichtjes, maar van nog vele adellijke telgen. Werd zij niet de tante van Europa genoemd? Door Margaretha van Oostenrijk bestaat er zelfs een verband tussen Margaretha van York en haar

illustere grootachternicht Elizabeth I van Engeland : haar moeder Anna Boleyn bracht als kind enige jaren aan het hof te Mechelen door.

Als regentes voor Maximiliaan legde Margaretha van Oostenrijk dezelfde zelfstandigheid aan de dag en regeerde zij met eenzelfde efficiëntie als haar grootmoeder. Net als zij bezat Margaretha de wilskracht en de persoonlijkheid om zichzelf te zijn in een wereld die haar als willoos werktuig wilde benutten. Zij vertoonde tact, inzicht, gezond verstand en liet zich door bewaam raadslieden omringen waarvan velen afkomstig waren van het hof van Margaretha van York.

Eén van de uitzonderingen vormde haar thesaurier Jean de Marnix, grootvader van Marnix van Sint-Aldegonde, die haar uit Savoie naar de Nederlanden was gevolgd. Uit plichtsbefes had Margaretha van Oostenrijk het regentschap aanvaard met het voornemen het erfgoed ongeschonden aan haar neefje over te dragen. Trots was zij in 1500 doopmeter van Karel V geweest, hoewel zij de eer om het kind ter kerke te dragen aan Margaretha van York had overgelaten. Bewust van de draagwijdte van de ceremonie was zij aanwezig geweest toen de éénjarige knaap in de Karmelietenkerk van Brussel door zijn vader tot Gulden Vliesridder werd geslagen. In het najaar van 1520 werd Karel V in Aken tot Rooms Keizer gekroond. Toen hij onder de oude gewelven van de dom uitgestrekt op de grond lag in de vorm van een kruis, plechtig werd gezegend, gezalft en met het zwaard van Karel de Grote omgord, zag Margaretha de vervulling van haar levenswerk. Onder de sacrale muziek en tussen al het goudbrokaat van de gewaden, moet haar ontroering onbeschrijflijk zijn geweest. Van haar erfde Keizer Karel V het talent voor diplomatie en de zin voor traditionalisme en conservatisme. Zij echter aanzag de nationale belangen nog als Bourgondisch en dynastisch, hoewel het in feite om een Spaans-Habsburgs imperium ging. Bij de meerderjarigheid van Karel V in 1515 diende Margaretha zich als landvoogdes terug te trekken. Door zijn leermeester en sommige Bourgondische edelen werd de jonge vorst zelfs tegen haar opgezet. Plichtmatig vergezelde zij hem bij vele officiële gelegenheden. In 1518 werd "la bonne tante" opnieuw met het regentschap over de Nederlanden belast. Haar ervaring en de relatief vredige periode die zij over de erflanden had gebracht, maakten haar tot een geliefde vorstin. "La plus noble Dame de l'Europe Occidentale" kende persoonlijk de koningen van Frankrijk en Engeland.

Van Margaretha van York had zij over de intriges aan het Engelse hof gehoord en uit de tijd van Amboise had zij de Franse mentaliteit ervaren, evenzeer als zij nadien de Spaanse en Habsburgse eigenaardigheden had ondervonden. Kardinaal Wolsey die in 1521 te Brugge als leider van de Engelse missie werd verwacht, had Margaretha eerder ontmoet. De corpulente kerkvorst was door velen gevreesd om zijn grote welbespraaktheid. Hij was een onvermoeibaar diplomaat die echter trots en koleriek kon zijn. Met haar vrouwelijke intuïtie poogde Margaretha hem reeds vóór zijn aankomst gunstig te stemmen. Zij wist van zijn zucht naar praal en hoe hij het paardrijden verfoeide. Vanuit Brugge stuurde zij naar Calais een rosbaar, bekleed met rood fluweel en groen satijnen zetels, waardoor het kardinaalsrood nog beter tot zijn recht zou komen. Alle begeleidende paarden werden in rood leer uitgedost. Er werden geen kosten gespaard om het verblijf in Brugge aangenaam te maken. Als blijk van waardering vergastte Wolsey de landvoogdes tijdens het diner in het Prinsenhof met muziek van zijn uitgelezen groep choralen die zij achteraf mild beloonde.

Schoonheid biedt troost. Dat gold ook voor Margaretha. Haar devies "Fortune Infortune Fort Une" (geluk en tegenspoed zijn nauw met elkaar verbonden) is dubbelzinnig en filosofisch zoals een kenspreuk pleegt te zijn. Het was een allusie op de vele tegenslagen in haar privé-leven, waarin het lot door het ongeluk tenslotte geluk bracht. Op een bewonderenswaardige manier heeft zij haar leed gesublimeerd. Door liefdesverdriet en tegenspoed gelouterd, groeiden haar geest en hart naar nieuwe levenswaarden. De mausoleumkerk in Brou, Bourg-en-Bresse, bouwde zij ter nagedachtenis van haar echtgenoot Philibert van Savoie en zijn moeder, Agnes de Bourbon. Het monument is tot ons gekomen als een schrijn van Vlaamse renaissancekunst en is wellicht de grootste getuigenis van Margaretha's verfijnde kunstzin. Zij heeft de kerk nooit met eigen ogen aanschouwd. In een praalgraf aldaar rust haar gebalsemd lichaam. Zij stierf in Mechelen in 1530, hoewel zij het plan had gekoesterd de laatste levensjaren in Brugge door te brengen. In 1516 had zij daartoe het klooster van Onze-Lieve-Vrouw van de Zeven Weeën gesticht en er enige Annuntiaten ondergebracht, "chargées de prier pour la prospérité et le salut des princes de la Maison d'Autriche-Bourgogne." Na Margaretha's dood werd haar hart in de kloosterkapel bijgezet, als een

getuigenis van de bijzondere betrekkingen van de overledene met de stichting en met Brugge. Immers, op korte afstand vandaar lag het graf van haar moeder, Maria van Bourgondië, in de Onze-Lieve-Vrouwekerk, waar zich eveneens een urne met het hart van Filips de Schone bevond. Het monument voor Margaretha van Oostenrijk in de Annuntiatenkerk, dat in 1552 door de beeldhouwer Michiel Scherier werd voltooid, was het belangrijkste hart-monument ooit in Vlaanderen opgericht. Het heeft tweehonderd jaar standgehouden. Zelfs in de dood werd aan de onfortuinlijke prinses geen vrede gegund ! Toen na een decreet van Jozef II in 1783 het Annuntiatenklooster werd verkocht, heeft men het hart van Margaretha enige tijd begraven in de Sint-Donaaskerk, bij het ingewand van Philips de Goede. Bij de afbraak van die kerk in 1799 zijn de loden kistjes met beide relieken verdwenen. In de 19de eeuw bewaarde het historisch genootschap te Brugge, de Société d'Emulation, een zogenaamde haarlok van Margaretha van Oostenrijk, die echter is verloren gegaan. Tenslotte prijkt nog een eigentijds portret van de landvoogdes in een medaillon op de Keizer Karel-schouw van het Brugse Vrije. Zij is er afgebeeld zonder weduwenkapje, in de schaduw van haar neef Karel V. Om haar vele voortreffelijke eigenschappen van hoofd en hart, bekleedde zij een hoogstaande plaats in ons toenmalige politieke en artistieke leven.

Lori van Biervliet



Marguerite d'Autriche. Un cœur pour Bruges

La nuit tombait lorsque la régente Marguerite d'Autriche entra avec sa suite dans la ville de Bruges le 11 août 1521. Avec son neveu, l'empereur Charles-Quint, elle devait y recevoir une délégation diplomatique venue d'Angleterre. C'est toujours avec des sentiments mêlés que Marguerite se rendait dans la cité.

Elle connaissait l'orgueil et l'obstination de ces Brugeois, qui avaient souvent mené la vie dure à son père, Maximilien d'Autriche, lorsqu'il assurait la régence des Pays-Bas pendant la minorité de Philippe le Bel. Un jour, ils avaient même eu l'audace de le jeter en prison.

Cependant, il existait tant de liens solides avec Bruges que le cœur de Marguerite battait de toute façon pour cette ville. C'était en effet la patrie de Marguerite van Male, aïeule des ducs de Bourgogne. C'est dans cette ville aussi qu'avait été fondé l'Ordre de la Toison d'Or, emblème rayonnant de la richesse et du prestige de sa maison.

C'est aussi dans le Prinsenhof (la Cour des Princes) qu'était mort son arrière-grand-père, Philippe le Bon et que sa mère, Marie de Bourgogne, avait pris congé de ses enfants en pleurant après une agonie d'une semaine.

Cette absence ne sera jamais comblée dans le cœur de la régente et elle l'exprimera dans une lamentation bien connue: "Je voudroie maintes fois estre au ventre de ma mère". Elle avait les mêmes cheveux roux et le même nez. Elle se paraît de préférence avec le lourd collier en or de Marie orné de perles grosses comme des oeufs et de pierres précieuses taillées. Elle ne se déplaçait jamais sans le perroquet qu'elle avait hérité de sa mère et qu'elle appelait de manière éloquente "mon amand verd".

Il fut le seul compagnon qui lui fut fidèle tout au long de sa vie.

La chance qui semblait avoir souri à Marguerite depuis sa naissance allait bientôt être obscurcie par la mort prématurée de sa mère. Elle avait à peine trois ans lorsqu'en janvier 1483, ses fiançailles avec le dauphin de France furent proclamées à Bruges. Sous la protection de sa grand-mère, Marguerite d'York, elle fut envoyée à la cour de France pour y être élevée comme une future reine.

Mais après dix ans, la chance lui tourna une nouvelle fois le dos et la jeune princesse fut répudiée au profit d'Anne de Bretagne. Elle était alors âgée de treize ans. Marguerite d'York la conduisit à

Cambrai et l'emmena à Malines en attendant un nouveau prétendant au mariage. Celui-ci se présenta en 1497.

Marguerite fit à nouveau ses valises et partit pour l'Espagne pour y épouser don Juan d'Aragon, frère de Jeanne de Castille. La santé du prince héritier était fragile et il devait décéder cinq mois plus tard.

Sa jeune épouse donna naissance à une petite fille mort-née qui ne reçut même pas de nom. Ce n'est qu'en avril 1499 que veuve, elle rentra à la maison pour y trouver le réconfort de Marguerite d'York. Lorsque son deuxième mariage fut conclu en 1501, le destin sembla plus favorable. Marguerite avait alors vingt-et-un ans, mais la vie l'avait déjà terriblement marquée. Auprès de Philibert de Savoie, elle découvrit toutefois la richesse de sa féminité et la douceur de l'amour. La mort soudaine de son époux en 1504 la rendit presque folle.

On l'empêcha au dernier moment de se jeter par la fenêtre. Depuis, elle portait toujours le voile de veuve. Lorsque Henri VII d'Angleterre se présenta comme nouveau prétendant au mariage, elle refusa. La mort inopinée de son frère unique, Philippe le Bel, la plongea à nouveau dans une profonde tristesse.

En 1507, Maximilien d'Autriche rappela sa fille aux Pays-Bas et l'installa comme régente. Elle choisit Malines comme lieu de résidence. Malines lui rappelait en effet les jours heureux passés chez Marguerite d'York, qui entre-temps était décédée. La princesse anglaise avait un jour affectueusement pris soin de Marie de Bourgogne et avait été une deuxième mère pour la petite fille abandonnée.

En tant que marraine, elle avait porté la petite Marguerite sur les fonds baptismaux à Sainte-Gudule à Bruxelles et elle ne lui avait pas seulement offert son nom mais aussi apparemment bon nombre de ses dons. Au cours des brefs séjours que la jeune Marguerite passa chez Marguerite d'York, elle subit l'influence bienfaisante de cette femme extrêmement cultivée. La vieille duchesse lui apprit même le néerlandais comme elle l'avait enseigné auparavant à Maximilien d'Autriche. Elle nourrit surtout son sens pour l'art et la philosophie et développa son talent inné pour la musique et la poésie. Même l'ouverture d'esprit dont faisait preuve Marguerite d'York face à l'innovation, pouvait se retrouver chez sa petite-fille.

Marguerite d'Autriche correspondait

avec Thomas More et recevait Erasme à sa cour, lequel se vit attribuer une rente annuelle considérable. A l'instar de sa marraine, elle témoignait d'une grande piété et se passionna pour la canonisation de Colette de Corbie. Elle partait souvent en pèlerinage et faisait des dons généreux aux institutions religieuses. De Marguerite d'York, elle hérita une bibliothèque renfermant de nombreux manuscrits splendides ainsi que de nombreuses toiles tirées de la collection des ducs de Bourgogne, parmi lesquelles le portrait des Arnolfini de Van Eyck. Deux générations séparaient les deux Marguerites mais elles avaient cependant beaucoup de choses en commun. Toutes deux ont été des pions importants sur l'échiquier de l'Europe occidentale et toutes deux sont devenues veuves très jeunes sans avoir l'occasion de connaître les joies de la maternité. Elles ont toutefois été des mères adoptives affectueuses. A Malines, Marguerite d'Autriche prit en charge les quatre enfants mineurs de son frère défunt, qui étaient restés en Flandre: Eléonore, Charles, Isabeau et Marie. Nous lui devons une galerie de portraits de ces jeunes princes et d'elle-même datant de la période 1515-1517 et réalisés par le sculpteur Conrad Meit. Elle n'était pas seulement la marraine de ses neveux et nièces, mais aussi de nombreux autres rejetons de noble souche. N'était-elle pas appelée la tante de l'Europe? Grâce à Marguerite d'Autriche, il existe même un lien entre Marguerite d'York et son illustre arrière-petite-nièce Elisabeth Ière d'Angleterre: sa mère Anne Boleyn passa quelques jours à la cour de Malines pendant son enfance.

Durant la régence que lui avait confiée Maximilien, Marguerite d'Autriche fit preuve d'une grande indépendance et régna avec la même efficacité que sa grand-mère. Comme cette dernière, elle possédait la volonté et la personnalité voulues pour rester elle-même dans un monde qui cherchait à la manipuler à sa guise.

Elle faisait montre de tact, d'intelligence, de bon sens et s'entourait de conseillers compétents dont beaucoup étaient issus de la cour de Marguerite d'York.

Son trésorier, Jean de Marnix, grand-père de Marnix de Sint-Aldegonde, qui l'avait suivie de Savoie aux Pays-Bas, était une des exceptions. Par sens du devoir, Marguerite d'Autriche avait accepté la régence des Pays-Bas avec l'intention de

transmettre l'héritage intact à son neveu. Elle avait été fière, en 1500, d'avoir été la marraine de Charles-Quint, bien qu'elle eût laissé à Marguerite d'York l'honneur de mener l'enfant à l'église. Consciente de l'importance de la cérémonie, elle avait été présente lorsque ce bambin, alors âgé d'un an, fut fait chevalier de l'Ordre de la Toison d'Or par son père dans l'église des Carmélites de Bruxelles. Charles-Quint fut couronné empereur du Saint-Empire à Aix en automne 1520.

Lorsque, couché en croix sous les vénérables voûtes de la cathédrale, il fut solennellement béni, oint et ceint de l'épée de Charlemagne, Marguerite vit s'accomplir l'oeuvre de sa vie. Entre la musique sacrée et tous les brocarts des habits, son émotion avait dû être indescriptible. Charles-Quint hérita d'elle son talent pour la diplomatie et son sens du traditionalisme et du conservatisme. Elle considérait cependant les intérêts nationaux d'un point de vue bourguignon et dynastique, même s'il s'agissait en fait d'un empire hispano-habsbourgeois.

A la majorité de Charles-Quint en 1515, Marguerite dut renoncer à ses fonctions de régente. Le précepteur du jeune souverain et certains nobles de Bourgogne le montèrent même contre elle. Par devoir, elle l'accompagnait à de nombreuses manifestations officielles. En 1518, "la bonne tante" fut à nouveau chargée de la régence des Pays-Bas. Son expérience et la période de paix relative qu'elle avait instaurée sur les terres héritées en firent une souveraine bien-aimée. "La plus noble Dame de l'Europe Occidentale" connaissait personnellement les rois de France et d'Angleterre.

Marguerite d'York lui avait parlé des intrigues de la cour d'Angleterre et, à l'époque d'Amboise, elle avait fait l'expérience de la mentalité française, comme elle avait découvert par la suite les traits de caractère des Espagnols et des Habsbourg. Avant son arrivée, Marguerite avait déjà rencontré le cardinal Wolsey, qui était attendu à Bruges en 1521 à la tête de la mission anglaise. Beaucoup craignaient ce corpulent pontife à cause de son éloquence. C'était un diplomate infatigable qui pouvait être orgueilleux et colérique. Suivant son intuition féminine, Marguerite tenta de gagner ses faveurs avant même son arrivée.

Elle connaissait son goût pour le faste et savait qu'il avait horreur des balades à cheval. De Bruges, elle envoya à Calais un palanquin recouvert de velours rouge et avec des sièges en satin vert, de manière à mettre le pourpre cardinalice davantage en valeur. Tous les chevaux

du convoi furent parés de cuir rouge. Rien ne fut épargné pour rendre agréable le séjour de Wolsey à Bruges. En guise de remerciement, Wolsey accueillit la régente lors du dîner au Prinsenhof avec la musique de son exquise chorale qu'elle récompensa par la suite largement.

La beauté est une consolation. C'était également vrai pour Marguerite. Sa devise "Fortune Infortune Fort Une" (bonheur et adversité sont étroitement liés) est ambiguë et philosophique comme une devise l'est généralement. Celle-ci était une allusion aux nombreux déboires de sa vie privée.

Elle est parvenue d'une manière admirable à sublimer sa douleur. En purifiant chagrin d'amour et adversité, son coeur et son âme se sont élevés vers de nouvelles valeurs. Elle fit ériger l'église de Brou, à Bourg-en-Bresse, en souvenir de son mari, Philibert de Savoie et de sa mère, Agnès de Bourbon. Ce monument nous est apparu comme un reliquaire de la Renaissance flamande et c'est peut-être le plus grand témoignage du sens artistique raffiné de Marguerite. Elle n'a jamais vu l'église de ses propres yeux.

Son corps embaumé y repose dans un mausolée. Elle mourut à Malines en 1530, bien qu'elle eût caressé le projet de passer les derniers jours de sa vie à Bruges.

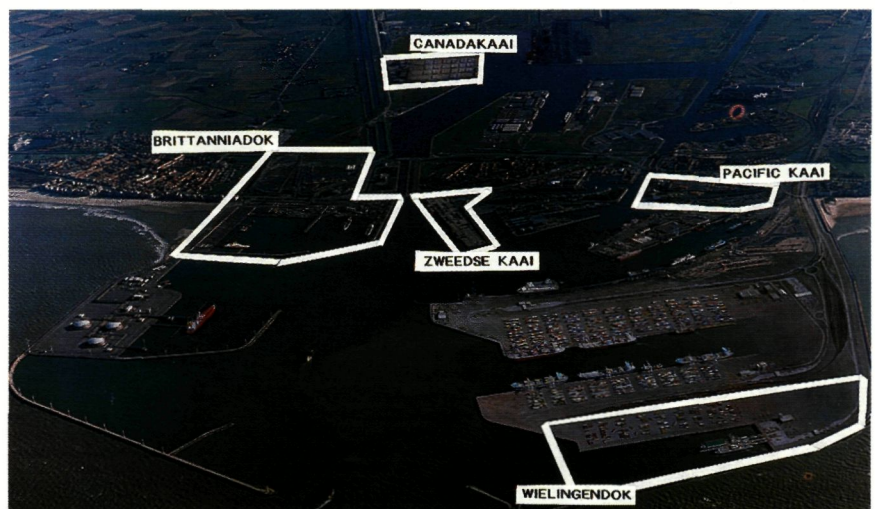
En 1516, elle y avait fondé le couvent de Notre-Dame des Sept Douleurs et y avait placé quelques Annonciades, "chargées de prier pour la prospérité et le salut des princes de la Maison d'Autriche-Bour-

gogne". Après sa mort, le coeur de Marguerite fut inhumé dans la chapelle du couvent, pour témoigner de la part que la défunte avait prise dans la fondation du monastère et des liens qu'elle avait entretenus avec Bruges.

En effet, non loin de là reposait la dépouille de sa mère, Marie de Bourgogne, dans l'église Notre-Dame, où se trouvait également une urne contenant le coeur de Philippe le Bel. Achievé en 1552 par le sculpteur Michiel Scherier, le monument élevé en l'honneur de Marguerite d'Autriche dans l'église des Annonciades était le monument de "coeur" le plus important jamais érigé en Flandre. Il a tenu bon pendant deux cents ans. Même dans son repos éternel, on n'a jamais laissé de répit à l'infortunée princesse. Lorsque, après un décret de Joseph II, le couvent des Annonciades fut vendu en 1783, on a enterré le coeur de Marguerite pendant quelque temps dans l'église Saint-Donat, près des entrailles de Philippe le Bon. Lors de la démolition de l'église en 1799, les coffrets de plomb contenant les deux reliques ont disparu. Au XIXe siècle, la société d'histoire de Bruges, la Société d'Emulation, possédait une mèche de cheveux de Marguerite d'Autriche. Malheureusement, elle a été perdue. Enfin, un portrait d'époque de la régente dans un médaillon brille encore sur la cheminée Charles-Quint dans la ville franche de Bruges. Elle est représentée sans son voile de veuve dans l'ombre de son neveu Charles-Quint.

Lori van Biervliet

SEA-RO TERMINAL N.V.



Stevedoring 1994

7 mln. tons roro freight • 500.000 new cars • 350.000 trailers/containers

Proud to recommend

COBELFRET • FORD • NOSAC • WILHELMSSEN • SUARDIAZ • FRED OLSEN • UECC

Brugge en de charme van de Reiefeesten

Om de drie jaar herleeft het oude Brugge langs zijn sprookjesachtig belichte reien en op de Burg. Een boeiend schouwspel van afwisselende taferelen, die de toeschouwer om beurt terugvoeren naar de fascinerende middeleeuwen, de fonkelende Bourgondische tijd, de Renaissance en de frivole Barok, lokken tienduizenden bezoekers naar het stadscentrum. Het unieke decor van het historische stadsgedeelte en de opvoeringen van de figuranten vormen een feeëriek geheel. Meer dan 600 deelnemers maken - met muziek, dans en zang - van dit evenement een onvergetelijke gebeurtenis. Alle taferelen worden doorlopend en onafhankelijk van elkaar opgevoerd. De toeschouwer is derhalve noch aan een aanvangsuur, noch aan een bepaalde volgorde gebonden. Eens was de stad een bloeiend handelscentrum en vertoefden er talrijke Europese prominenten. Maar niet altijd verliep alles zo rimpelloos. Op de zomeravonden van 1995 willen het Komitee voor Initiatief en de stad Brugge echter vooral de nadruk leggen op de charme en roem van de stad: waar kan dat mooier dan waar de oude gevels weerspiegelen in het reiewater en tussen groen en vlaggen de vele figuranten acteren? Aan de Groene Rei vaart een praalboot met de consuls van Biskaje en Castilië op bezoek in het Brugse Vrije. Een minnezanger brengt een serenade aan zijn nog huiselijke en onbereikbare geliefde.

Onder de zuilen van de monumentale Vismarkt uit 1821 maken Brugse kantwerkers de beroemde Brugse kant. Op de Burg wordt de klok tot in 1127 teruggedraaid. Karel de Goede wordt in de grafelijke kapel vermoord. Taferelen van opstand, moord en teruggekeerde rust vinden plaats op een podium. Grote poppen beklemtonen het dramatische karakter van de opvoering. Langs de Oostpoort, die ooit de Burg afsloot, komt de bezoeker aan de Rozenhoedkaai. Daar herleeft de laatmiddeleeuwse glorie van de stad. Rond deze unieke gebouwenpracht acteren de figuranten en glijdt de praalboot met de Brugse symbolen: de zwaan, de beer, de vlaggen, de schilden van de Hanzesteden en de "Z" van Zeebrugge. Tijdens een korte verpozing aan de Sint-Jan Nepomucenus-brug worden herinneringen aan de oude kunststad opgeroepen. Jan van Eyck krijgt bezoek van Filips de Goede en zijn gevolg.

REIEFEEST 95

fête des canaux / grachtenfest / festival on the canals



17/18/21/23/25/26

aug. 95

van 21 tot 24 u.

In de tuin van de vroegere woning van Pieter Lanchals, op de Oude Burg, bouwde een rijke burgersfamilie in de 18de eeuw een wintertuin. Achter de vensters van de gerestaureerde orangerie treedt het ballet Olivia Geerolf op. Enkele schreden verder ligt, in de schaduw van het Gruuthusepaleis, de Hof Arents. Daar acteert de Brugse jeugd onder de statige oude bomen. Aglaja brengt er muziek en dans. In het paleis van Lodewijk van Gruuthuse, vriend, vertrouweling en adviseur van het Bourgondische hof, vieren we feest naar aanleiding van de herstelling van de Orde van het Gulden Vlies in 1478. Narren vertellen hoe 500 jaar gele-

den dit paleis de sfeer en praal van het Bourgondische hof uitstraalde. De hoge toren van de Onze-Lieve-Vrouwekerk is een stille getuige van dit schouwspel.

De Reiefeesten vinden plaats op 17, 18, 21, 23, 25 en 26 augustus, telkens van 21.00 uur tot middernacht.

Op 17 en 18 augustus krijgen de bemanningen van de zeilschepen, aanwezig op de ZB '95-manifestatie, de gelegenheid dit schouwtoneel tot de verbeelding te laten spreken.

Toegangsprijs:

350,- BEF; reductie voor groepen.

Inlichtingen: Stedelijke dienst voor Toerisme, Burg 11, B-8000 Brugge.

Bruges et le charme de la fête des canaux

Tous les trois ans, le passé de Bruges revit le long de ses canaux baignant dans une lumière enchanteresse et sur la Place du Bourg. Un spectacle passionnant dont les multiples tableaux ramènent les spectateurs à l'époque fascinante du moyen-âge, à celle, étincelante, des ducs de Bourgogne, à la Renaissance et aux années frivoles du Baroque, et attirent des dizaines de milliers de visiteurs dans le centre-ville.

Le décor unique du coeur historique de la ville et les représentations des figurants forment un ensemble féerique. Plus de 600 participants - musiciens, danseurs et chanteurs - font de cette manifestation un événement inoubliable. Tous les tableaux sont interprétés sans interruption et indépendamment les uns des autres. Les spectateurs ne sont donc tenus ni à un horaire ni à un ordre précis. Jadis, la ville était un centre commercial florissant et de nombreuses personnalités européennes importantes y séjournaient. Mais les choses n'ont pas toujours été aussi roses.

Pour ces soirées de l'été 1995, le Comité d'Initiative et la ville de Bruges ont voulu mettre l'accent sur le charme et la renommée de Bruges. Et dans quel cadre, sinon là où les façades anciennes se reflètent dans l'eau des canaux, là où les nombreux figurants jouent leurs rôles entre la verdure et les étendards.

Sur le Groene Rei, un navire d'apparat emmène les consuls de Biscaye et de Castille en visite à la ville franche de Bruges. Un ménestrel chante une sérénade à une bien aimée encore inaccessible dans le giron familial.

Sous les colonnes du monumental Marché aux poissons de 1821, les dentelliers brugeois confectionnent la célèbre dentelle de Bruges.

A la Place du Bourg, on remonte dans le temps jusqu'en 1127. Charles le Bon est assassiné dans la chapelle des comtes.

Des scènes illustrant le soulèvement, l'assassinat et le retour au calme sont interprétées sur un podium.

De grandes marionnettes soulignent le caractère dramatique de la représentation. Le long de la Porte Est, qui jadis fermait la Place du Bourg, le visiteur peut se rendre au Rozenhoedkaai, où il revit la gloire dont jouissait la ville à la fin du moyen-âge. Autour de ce magnifique bâtiment sans pareil, les figurants nous livrent leur prestation et le navire d'apparat s'avance avec à son bord, les symboles de la ville: le cygne, l'ours, les



étendards, les boucliers des villes hanséatiques et le "Z" de Zeebrugge. Au cours d'une brève pause au pont Saint-Jean Népomucène, quelques souvenirs du passé artistique de la ville sont évoqués. Jan van Eyck reçoit la visite de Philippe le Bon et sa suite. Une riche famille bourgeoise du XVIIIe siècle avait fait construire un jardin d'hiver dans le jardin de la maison qui a jadis appartenu à Pieter Lanchals, sur le Vieux-Bourg. Le ballet Olivia Geerolf se produit derrière les fenêtres de cette orangerie restaurée. A quelques enjambées de là, la Cour

Arents se déploie à l'ombre du palais Gruuthuse. C'est là que se produit la jeunesse brugeoise sous les vieux arbres majestueux. Aglaja assure les parties musique et danse.

Dans le palais de Lodewijk van Gruuthuse, ami, confident et conseiller de la cour de Bourgogne, nous fêtons la renaissance de l'Ordre de la Toison d'Or en 1478. Des bouffons nous racontent comment, il y a 500 ans, ce palais rayonnait l'atmosphère et la magnificence de la cour de Bourgogne.

La tour imposante de l'église Notre-Dame est le témoin silencieux de ce spectacle.

La fête des Canaux se tient les 17, 18, 21, 23, 25 et 26 août de 21h00 à minuit.

Les 17 et 18 août, les équipages des voiliers présents à la manifestation ZB'95 ont l'occasion d'admirer le spectacle.

Entrée: 350,- BEF;
réduction pour les groupes
Pour de plus amples informations, vous pouvez vous adresser au Service du tourisme de la ville, Burg 11, B-8000 Bruges.



Zeilschepen en filatelie

Ter gelegenheid van het eeuwfeest van de haven Brugge-Zeebrugge en de komst van de zeilschepen van de "Cutty Sark Tall Ships' Race" naar Zeebrugge, organiseert de VZW "Zeehaven Brugge", in samenwerking met de VZW Marineclub voor verzamelaars "Nautica", een internationale filatelistische propagandantentoonstelling onder de thema's "Zeilschepen" en "Sport".

De expositie is onderverdeeld in vijf rubrieken. Deze zijn: thematische filatelie, postgeschiedenis, scheepspost, maximafilatelie en pentekening en filatelie. Zo treffen we bij de rubriek thematische filatelie o.a. de collecties "Sailing ships", "De glorie van de windjammers" en "Turnen" aan. Bij de categorie scheepspost vinden we o. a. de verzamelingen "De laatste grote zeilschepen" en "Gorch Fock: het Duitse opleidingsschip" terug.

Reeds 14 jaar verzorgt de club "Nautica", gespecialiseerd in het thema "Navigatie", het filatelistische gedeelte van de Vlootdagen te Zeebrugge. Het hoeft dus geen betoog dat de bezoekers, op deze expositie, de mooiste verzamelingen zullen ontdekken.

Bovendien wordt door de Post, tijdens deze manifestatie, een boekje met 4 postzegels van 16,- BEF uitgegeven met een afbeelding van de zeilschepen "Amerigo Vespucci", "Mercator", "Kruzenshtern"

en "Sagres II". Het unieke van de gelegenheid schuilt in het feit dat deze vier zeilschepen eveneens deelnemen aan de ZB'95 manifestatie. De voorverkoop van de postzegels heeft plaats op zaterdag 19 en zondag 20 augustus, in de feestzaal "Albatros", Ploegstraat 28, Zeebrugge, in de nabijheid van deze "Cathédrales de Toile" (van 10.00 tot 17.00 uur).

Gedurende deze twee dagen doet de Post een tijdelijke afstempeling die het schip "Mercator" voorstelt. Er is eveneens gedacht aan de sportamateurs, vermits de Post terzelfdertijd een postzegel uitgeeft ter gelegenheid van het honderdjarige bestaan van de Koninklijke Voetbalbond en een speciale afstempeling onder het thema "Sport" uitvoert.

Enkele manifestatie-gebonden souvenirs worden eveneens uitgegeven:

- een luxeblad in kleur "Cutty Sark Tall Ships' Races" kostprijs: 200,- BEF
- 4 zwart/wit bladen, de 4 zeilschepen op de postzegels afbeeldend kostprijs: 75,- BEF per blad
- 4 omslagen, de 4 zeilvaartuigen voorstellend kostprijs: 60,- BEF per omslag
- 4 maximum kaarten met een afbeelding van de 4 zeilschepen kostprijs: 60,- BEF per kaart

Kunt u zich niet naar Zeebrugge begeven, dan kunnen deze souvenirs bekomen worden via overschrijving op rekeningnummer 850-8988635-31 van NAUTICA, PB 20, 8310 Brugge. Wij vragen u dit bedrag te willen verhogen met 50,- BEF voor de verzendingskosten (of 150,- BEF voor een aangetekende zending).

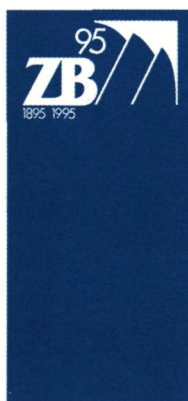
Een afdeling van de Zeescouts van Zeebrugge "Stella Maris" verleent manuele hulp bij deze gebeurtenis.

De prachtige reeks postzegels, evenals de hierboven voorgestelde souvenirs, zijn het werk van grafisch ontwerper Johan Mahieu uit Brugge, die aanwezig zal zijn in de zaal "Albatros" tijdens sessies van handtekeningen.

Om toeristen en verzamelaars tevreden te stellen, wordt een verkoopstand geïnstalleerd langs de kade.

Vanaf 16 augustus kan men er zich omslagen aanschaffen, bekleed met privé-stempels van zeilschepen, evenals een afstempeling van het type "Frama", die de "Sagres II" voorstelt.

De postzegeluitgave en de tentoonstelling zullen ongetwijfeld een blijvende herinnering vormen aan het ZB'95 evenement en tonen nog maar eens het universele karakter van de filatelie aan.



Voiliers et philatélie

A l'occasion du centenaire du port de Bruges-Zeebrugge et de l'arrivée des voiliers de la "Cutty Sark Tall Ships' Race" à Zeebrugge, l'ASBL "Zeehaven Brugge" organise, en collaboration avec l'ASBL Marineclub voor verzamelaars "Nautica", une exposition philatélique internationale de promotion dont les thèmes sont "Les Voiliers" et "Le Sport".

L'exposition est subdivisée en cinq sections: philatélie thématique, histoire de la poste, poste navale, maximaphilatélie et dessin à la plume et philatélie.

On retrouve ainsi dans la catégorie philatélie thématique entre autres les collections "Sailing ships", "La gloire des grands voiliers" et "Turnen".

La catégorie poste navale reprend par exemple les collections "Les derniers grands voiliers" et "Gorch Fock: le navire-école allemand".

Depuis 14 ans déjà, le club "Nautica", spécialisé dans le thème de la "Navigation", assure la partie philatélique des Journées de la Marine de Zeebrugge. Il va donc de soi que les visiteurs découvriront à l'exposition les plus belles collections du genre.

En outre, la Poste éditera à l'occasion de

la manifestation un carnet de 4 timbres de 16,- BEF à l'effigie des voiliers "Amerigo Vespucci", "Mercator", "Kruzenshtern" et "Sagres II".

Le caractère exceptionnel de cet événement réside dans le fait que ces quatre navires participeront également à la manifestation ZB '95.

La prévente de ces timbres exclusifs aura lieu le samedi 19 et le dimanche 20 août dans la salle des fêtes "Albatros", Ploegstraat 28, Zeebrugge, à proximité de ces "Cathédrales de Toile" (de 10h00 à 17h00). Pendant ces deux jours, la Poste apposera un cachet spécial représentant le navire "Mercator".

Les amateurs de sport ne seront pas en reste puisque la Poste éditera simultanément un timbre à l'occasion du centenaire de l'Union Royale belge de football et exécutera également un cachet spécial sur le thème du "Sport".

Quelques souvenirs de la manifestation seront également édités:

- une luxueuse feuille couleur "Cutty Sark Tall Ships' Races" prix: 200,- BEF
- 4 feuilles noir et blanc, représentant les quatre voiliers illustrés sur les timbres

prix: 75,- BEF par feuille

- 4 enveloppes, représentant les quatre voiliers prix: 60,- BEF par enveloppe
- 4 grandes cartes avec une représentation des 4 voiliers prix: 60,- BEF par carte

Si vous ne pouvez vous rendre à Zeebrugge, vous pouvez obtenir ces souvenirs par virement au numéro de compte 850-8988635-31 de NAUTICA, PB 20, 8310 Bruges. Nous vous demandons de bien vouloir majorer ce montant de 50,- BEF pour les frais d'expédition (ou 150,- BEF pour un envoi recommandé).

La magnifique série de timbres ainsi que les souvenirs proposés ci-dessus sont l'oeuvre du graphiste Johan Mahieu de Bruges, qui sera présent à la salle "Albatros" et dédicacera ses réalisations. En vue de satisfaire les touristes et les collectionneurs, un stand de vente sera aménagé le long du quai.

A partir du 16 août, vous pourrez vous y procurer des enveloppes portant les sceaux privés de voiliers, ainsi que d'un cachet du type "Frama", qui représente le "Sagres II".

FLANDERS CONTAINER TERMINALS NV



State of the art container terminal in the outer port of Zeebrugge



FLANDERS CONTAINER TERMINALS NV
Zeestation - Leopold II Dam - Kaai 120, 8380 Zeebrugge
Tel. 0032-50 / 55 91 11 • Fax 0032-50 / 55 91 41



GEMCO (eigenaar van het merk "GEM") heeft het alleenrecht voor de productie en de verkoop van de collectie "Zeebrugge '95"

GEMCO (détenteur de la marque "GEM") a l'exclusivité de la production et de la vente de la collection "Zeebrugge '95".

Meer inlichtingen of een gratis catalogus van de collectie "Zeebrugge '95" zijn verkrijgbaar bij: Gemco n.v., Barastraat, 115 -B- 1070 Brussel.
Pour plus d'informations ou pour obtenir le catalogue gratuit de la collection "Zeebrugge '95" adressez-vous à Gemco s.a. Rue Bara, 115 -B- 1070 Bruxelles

TEL.32-2-521.11.97. -- FAX. 32-2-523.52.07

Zeilschepen in de Numismatiek

Ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van "BRUGGE ZEEHAVEN" hebben wij er aan gedacht een bondig overzicht te geven omtrent het thema "ZEILSCHEPEN IN DE NUMISMATIEK".

Het is alom geweten dat de Feniciërs beroemde zeevaarders waren die hun bedrijvige zeehandel vanuit de Egeïsche Zee hebben uitgebreid tot de Middellandse Zee.

Het was de Fenicische stad Sidon die voor het eerst in de periode tussen 450 en 400 v. Chr. een zilveren munt met een gewicht van 28,25 g in omloop bracht en waarvan de keerzijde het prototype van een galeisloop vertoonde.

Bij de Grieken waren het de koningen van Macedonië die munten lieten slaan waarvan de keerzijde heel duidelijk een schip vertoont.

Het betreft hier een zilveren tetradrachme met op de voorzijde het gebaarde hoofd van de oppergod van de zee Poseidon, terwijl de keerzijde een sierlijk Grieks oorlogsschip afbeeldt waarop Apollo gezeten is met een handboog in de rechterhand.

Het zou echter tot ongeveer 44 jaar voor Christus duren vooraleer een heel duidelijk beeld van een zeilschip op een munt werd aangebracht. Inderdaad, het was tijdens het bewind van de vermaarde staatsman Pompeius de Grote of Magnus dat een zilveren denarius werd vervaardigd met op de keerzijde een zeilschip met volle zeilen en een stuurman aan boord. Het onderschrift van deze denarius vermeldt de naam van de beroemde vlootcommandant Q. Nasidus, in dienst van hogergenoemde veldheer.

Op een bronzen medaillon van keizer Commodus (177-192 na Chr.) zijn een tweetal zeilschepen afgebeeld die in de haven van Ostia (Italië) gemeerd liggen, in afwachting om uit te varen naar Afrika. Tijdens de regering van Filips de Stoute (1384-1404), hertog van Bourgondië en graaf van Vlaanderen, verschijnen er voor het eerst gouden nobels. Zij stellen de hertog en/of graaf ten halve lijve voor in een karveel. Het slaan van deze gouden nobels had plaats in de munthuizen van Brugge, Gent en Mechelen.

Vooraleer de gedenk- en historiepenningen te bespreken, vermelden we nog dat de sigillografie of zegelkunde, die nauw verbonden is met de numismatiek, ook een zeer rijke en interessante bron vormt voor het thema "zeilschepen" op zegels. Talrijke middeleeuwse zegels uit de XIVde en XVde eeuw zijn rijkelijk voor-

zien van afbeeldingen van zeilschepen. Vanzelfsprekend vertonen de erop afgebeelde zeilschepen nog weinig gelijkenis met de zeilschepen die nu in onze havens liggen. Zij deden in die tijd dienst als galeischip, kogge of galjoen en moeten dus veeleer beschouwd worden als een soort stamvader van het huidige zeilschip.

Het tijdperk van de Italiaanse Renaissance vindt zijn ontstaan met het pontificaat van Paus Julius II (1503-1513).

Afkomstig uit een zeer invloedrijke familie "della Rovere" werd hij kunstminnend opgevoed en heeft in die hoedanigheid veel tot de bevordering van de penningkunst bijgedragen.

Het merendeel van de prachtige en veelal zeldzame penningen werd vervaardigd in opdracht van vorsten, prelaten of personen uit de hoge burgerij.

Wij vernoemen hierbij de mooie bronzen portretpenning op naam van de Genuese admiraal Andreas Doria, vervaardigd door de vermaarde Italiaanse stempelsnijder Leone Leoni omstreeks 1541.

De keerzijde ervan vertoont een galeiboot midden volle zee en bemand met talrijke roeiers.

Een andere historiepenning, van de hand van de Nederlandse graveur Gerard van Bylaer, is een blijvende herinnering aan de ondergang van de "Onoverwinnelijke Vloot" in 1588. Deze machtige Spaanse Armada die in opdracht van koning Filips II op 9 mei 1588 de haven van Lissabon uitvaarde, werd vernietigd door de Nederlandse vloot waarover Justinus van Nassau het bevel voerde.

Vooraleer de XVIIde eeuw was toonaangevend voor penningen met afbeeldingen van zeilschepen. De ons omringende landen en in het bijzonder de Verenigde Provinciën vormden lange tijd één van de grootste zeemogendheden. Het is dan ook niet verwonderlijk dat vele stempelsnijders talrijke historiepenningen met betrekking tot de scheepvaart gemaakt hebben. De barokstijl met zijn krullen en grillen heeft ook zijn invloed gehad op de gedenkpenningen vervaardigd door de bekende familie van stempelsnijders Philippe en Jan Roettiërs waarvan wij hiernaast een afbeelding geven.

Vermelden wij nog een "legpenning" van de hand van de graveur Ph.-L. Roettiërs, geslagen ter gelegenheid van de in 1722 door Karel VI opgerichte "Oostendse Compagnie". Deze had tot doel de handel te verbeteren van de Zuidelijke Nederlanden en van de

Verenigde Oostindische Compagnie (VOC). Deze prachtige en tevens zeldzame gedenkpenning staat in nauw verband met de omstandigheden waarin Karel II in hetzelfde jaar aan Brugge het "Visserijprivilegie" heeft toegekend. Tot slot vernoemen wij de ijzeren historiepenning naar aanleiding van het vergaan van de Engelse mailboot "Lusitania", die tijdens Wereldoorlog I door een Duitse duikboot getorpedeerd werd (7 mei 1915).

Het zou ons veel te ver leiden indien wij dit thema "Zeilschepen in de Numismatiek" nog verder zouden uitdiepen. Wij hebben eraan gehouden een beknopt maar toch duidelijk overzicht te geven van de belangrijkste gebeurtenissen met dit onderwerp. De evolutie in de afbeeldingen van deze zeilschepen heeft zeker, hetzij direct of indirect, een grote rol gespeeld in onze Vaderlandse geschiedenis en onze economische bedrijvigheid.

J. Taelman, Numismaat



Voor- en keerzijde van de gedenkpenning geslagen op naam van Don Juan Domingo, Graaf van Monterey (1670-1675), gouverneur der Nederlanden, naar aanleiding van de vestingswerken van de sluisen van Slijkens te Oostende. Zilver, 72 mm, 147 g. Stempelsnijder: J. Roettiërs. (Verzameling: J. Taelman)

Les voiliers dans la numismatique

A l'occasion du centième anniversaire du "PORT DE BRUGES", nous avons eu l'idée de vous donner un bref aperçu du thème "LES VOILIERS DANS LA NUMISMATIQUE".

Il est un fait bien établi que les Phéniciens, navigateurs célèbres, étendirent leur intense commerce maritime de la mer Egée à la Méditerranée.

La ville phénicienne de Sidon fut la première, entre 450 et 400 avant J.-C., à mettre en circulation une pièce en argent d'un poids de 28,25 g dont le revers représentait le prototype d'une galère.

En Grèce, ce furent les rois de Macédoine qui firent frapper une pièce dont le revers représentait très clairement un bateau.

Il s'agissait d'un tétradrachme dont l'avvers représentait le visage barbu du dieu suprême de la mer Poséidon, tandis que le revers représentait un gracieux navire de guerre sur lequel Apollon est assis, un arc dans la main droite.

Il faudra toutefois attendre l'an 44 avant J.-C. avant de voir apparaître une illustration très claire d'un voilier sur une pièce de monnaie. En effet, ce fut au cours du règne de l'illustre chef d'Etat Pompée le Grand (Pompeius Magnus) que fut réalisé un denier en argent représentant sur son revers un voilier toutes voiles dehors avec à son bord un timonier. La légende de ce denier mentionne le nom du célèbre commandant de flotte Q. Nasidus, qui était au service du stratège qu'était Pompée.

Un médaillon en bronze de l'empereur Commode (177-192 après J.-C.) représente deux voiliers amarrés dans le port d'Ostie (Italie) en attendant d'appareiller pour l'Afrique.

C'est durant le règne de Philippe le Hardi (1384-1404), duc de Bourgogne et comte de Flandre, qu'apparaissent pour la première fois des nobles d'or.

Ils représentent le duc et/ou comte dont on ne voit que le buste dans une caravelle. Ces nobles d'or ont été frappés dans les hôtels de la monnaie de Bruges, Gand et Malines.

Avant d'aborder les pièces commémoratives et historiques, ajoutons encore que la sigillographie, étroitement liée à la numismatique, constitue également une source très riche et très intéressante pour le thème des "voiliers dans la philatélie". De nombreux sceaux datant du moyen-âge, plus précisément du XIVe et du XVe siècle, contiennent d'innombrables

représentations de voiliers. Bien entendu, les voiliers représentés sur ces sceaux offrent encore peu de ressemblance avec ceux qui sont amarrés dans nos ports aujourd'hui. A l'époque, ils faisaient office de galère, de nef ou de galion et doivent bien plus être considérés comme un genre d'ancêtre du voilier actuel.

La période de la Renaissance italienne débute sous le pontificat du pape Jules II (1503-1513).

Issu d'une famille très influente (les "della Rovere"), il reçut une éducation axée sur les arts et apporta à ce titre une contribution importante au développement de la numismatique.

La majeure partie des pièces magnifiques et généralement rares ont été réalisées sur l'ordre de souverains, de prélats ou de personnes issues de la grande bourgeoisie.

Citons par exemple la splendide pièce-portrait en bronze réalisée pour le compte de l'amiral génois Andréa Doria par le célèbre graveur italien Leone Leoni vers 1541. Le revers de cette pièce représente une galère en pleine mer avec à son bord de nombreux rameurs.

Une autre pièce historique, signée de la main du graveur néerlandais Gerard van Bylaer, perpétue le souvenir de la défaite de l'"Invincible Armada" en 1588.

Cette puissante flotte espagnole qui appareilla sur l'ordre du roi Philippe II dans le port de Lisbonne le 9 mai 1588, fut détruite par la flotte néerlandaise commandée par Justin de Nassau.

C'est surtout le XVIIe siècle qui donna le ton en matière de pièces représentant des voiliers. Nos pays voisins, et en particulier les Provinces-Unies, ont été pendant longtemps une des plus grandes puissances maritimes. Il n'est dès lors pas étonnant que bon nombre de graveurs aient réalisé d'innombrables pièces historiques se rapportant à la navigation.

Le style baroque avec ses courbes et ses fantaisies a également exercé son influence sur les pièces historiques réalisées par la célèbre famille des graveurs Philippe et Jan Roettiers dont nous vous montrons un exemple à la page précédente. La face et le revers de la pièce sont frappés au nom de Don Juan Domingo, Comte de Monterey (1670-1675), gouverneur des Pays-Bas, à l'occasion de la fortification des écluses de Slijkens à Ostende.

Argent, 72 mm, 147 gr.

Graveur: J. Roettiers
(Collection: J. Taelman)



Citons encore une "médaillon commémorative" du graveur Ph.-L. Roettiers, frappée à l'occasion de la création de la "Compagnie ostendaise" par Charles VI en 1722. Celle-ci avait pour but d'améliorer les activités commerciales des Pays-Bas du Sud et de la Compagnie hollandaise des Indes orientales. Face et revers de la pièce commémorative frappée au nom de Charles II, roi d'Angleterre (1660-1680), à l'occasion des échanges commerciaux entre l'Angleterre et la Flandre en 1666. Argent, 57 mm.

Graveur: Jan Roettiers
Bruges, Gruuthusemuseum: 0.818.XXIII.

Magnifique autant que rare, cette pièce commémorative est étroitement liée aux circonstances dans lesquelles Charles II a accordé à Bruges le "Privilège de la pêche" la même année.

Pour conclure, citons encore la pièce historique en fer frappée à l'occasion du naufrage du paquebot-poste anglais "Lusitania" qui fut torpillé par un sous-marin allemand au cours de la Première Guerre mondiale, plus précisément le 7 mai 1915.

Approfondir ce thème des "voiliers dans la numismatique" nous entraînerait bien trop loin. Nous nous en sommes donc tenus à un aperçu sommaire mais néanmoins clair rappelant les principaux événements en rapport avec ce sujet.

L'évolution des illustrations de ces voiliers a certainement joué un rôle prépondérant, soit directement soit indirectement, dans l'histoire de notre patrie et de notre activité économique.

J. Taelman, Numismate

Fotowedstrijd ZB '95

Een organisatie van de Brugse Jaarbeurs in samenwerking met de VZW "Zeehaven Brugge"

Een niet te missen activiteit tijdens het ZB'95 evenement, is de Fotowedstrijd ZB '95. Deze wedstrijd staat open voor alle amateurfotografen die de manifestaties van ZB '95, van woensdag 16 tot en met zondag 20 augustus 1995, bijwonen. Uit het rijke aanbod van de te fotograferen onderwerpen, zijn twee thema's geselecteerd.

a)
De "Cutty Sark Tall Ships' Race", die op woensdag 16 augustus te Zeebrugge aankomt.

b)
De "Grote Parade" in het Brugse stadscentrum, op zaterdag 19 augustus. De wedstrijd is volledig gratis. Iedere deelnemer mag maximaal 4 foto's, zowel in kleur als in zwart-wit, opsturen. De afmetingen zijn op minimum 13 x 18 cm en op maximum 40 x 50 cm vastgesteld. De inzendingen moeten duidelijk - d.m.v. een klever op de keer-

zijde van de foto - de naam en het volledige adres van de auteur dragen.

De foto's mogen niet gemonteerd of op een drager gekleefd zijn. De deelname aan de wedstrijd veronderstelt het aanvaarden van het reglement. Foto's dienen gestuurd aan de "Brugse Jaarbeurs-fotowedstrijd", Nieuwe Gentweg 140, B-8000 Brugge, of afgegeven bij Foto Breyne, Thomas Morusstraat 4, B-8380 Zeebrugge. De inzendingen worden uiterlijk op 18 september 1995, om 12.00 uur, verwacht. De ingestuurde werken blijven eigendom van de inrichter, die er alle gebruiksrechten op bezit. De inspanningen van de deelnemers worden met twee prijzen bekroond.

Prijs van de jury

De winnaar wordt door een deskundige vak-jury aangeduid.
Eerste prijs : 30.000,- BEF.
Tweede tot tiende prijs : naturaprijzen, zoals kunstboeken, fotomateriaal, enz...

Prijs van het publiek

Twintig door de vak-jury geselecteerde werken worden in de Krant van West-Vlaanderen afgedrukt en bovendien in de Brugse Jaarbeurs (zaterdag 30 september tot en met zondag 8 oktober), op een speciale MBZ-stand, tentoongesteld. De bezoekers kunnen er de Prijs van het Publiek aanduiden via voorgedrukte formulieren. Slechts één formulier per persoon is toegelaten.
Eerste prijs : 30.000,- BEF
Tweede tot tiende prijs : naturaprijzen, zoals kunstboeken, fotomateriaal, enz...

De behaalde prijzen zijn kumuleerbaar. De winnaars worden persoonlijk op de hoogte gebracht. De inzet van vele enthousiastelingen zal van deze manifestatie ongetwijfeld een succesnummer maken.

Concours photo ZB '95

Une organisation de la Foire annuelle de Bruges en collaboration avec l'ASBL "Zeehaven Brugge"

Le Concours photo ZB '95 est une activité qu'il ne faut pas manquer pendant l'événement ZB '95. Ce concours est ouvert à tous les photographes amateurs qui assisteront aux manifestations organisées dans le cadre de ZB '95 du mercredi 16 au dimanche 20 août 1995. Deux thèmes ont été sélectionnés parmi les nombreux sujets à photographier.

a)
La "Cutty Sark Tall Ships' Race", dont l'arrivée aura lieu à Zeebrugge le mercredi 16 août.

b)
La "Grande Parade" qui défilera dans le centre de Bruges le samedi 19 août. Le concours est entièrement gratuit. Chaque participant pourra envoyer au maximum 4 photos tant couleur que noir et blanc. Les dimensions minimales et maximales des photos ont été fixées respectivement à 13 x 18 cm et à 40 x 50 cm. Les photos expédiées devront mentionner clairement - au moyen d'une

étiquette autocollante appliquée au dos des photos - le nom et l'adresse complète de l'auteur. Elles ne pourront être montées ou collées à un support.

La participation au concours suppose l'acceptation du règlement. Les photos seront envoyées à "Foire annuelle de Bruges - Concours photo", Nieuwe Gentweg 140, B-8000 Bruges, ou déposées chez Foto Breyne, Thomas Morusstraat 4, B-8380 Zeebrugge. Les envois devront nous parvenir au plus tard le 18 septembre 1995 à 12.00 heures.

Les photos expédiées restent la propriété de l'organisateur, qui en possède tous les droits d'utilisation.

Les efforts des participants seront récompensés par deux prix.

Prix du jury

Le gagnant sera désigné par un jury de professionnels.
Premier prix: 30.000,- BEF
Du deuxième au dixième prix: prix en nature tels que livres d'art, matériel photo, etc...

Prix du public

Vingt photos sélectionnées par le jury de professionnels seront publiées dans le Krant van West-Vlaanderen et seront en outre exposées dans un stand MBZ spécial lors de la foire annuelle de Bruges (qui se tiendra du samedi 30 septembre au dimanche 8 octobre).

Les visiteurs pourront désigner le lauréat du prix du public grâce à des formulaires pré-imprimés.

Un seul formulaire est autorisé par personne.

Premier prix: 30.000,- BEF

Du deuxième au dixième prix: prix en nature tels que livres d'art, matériel photo, etc.

Les prix obtenus peuvent être cumulés. Les gagnants seront avertis personnellement.

L'enthousiasme de nombreux mordus fera sans aucun doute de cette manifestation un succès.

Havens voor Europa

De Europese toekomst van het Hanzeatische verleden

**Donderdag 23 en
vrijdag 24 november 1995**

Naar aanleiding van het eeuwfeest van de haven Brugge-Zeebrugge, organiseert de VZW "Zeehaven Brugge" en het Europacollege van Brugge, in samenwerking met de Europese Commissie, een internationaal congres onder de titel "*Havens voor Europa - De Europese toekomst van het Hanzeatische verleden*". De Europese economieën ondergaan momenteel structurele veranderingen. Dit betekent dat er nieuwe patronen ontstaan voor de (post)industriële, ruimtelijke en regionale verdeling van de productie, distributie en welvaart. De transport- en communicatiemodellen die nu opduiken zijn de stuwende krachten in dit nieuwe economische tijdperk van Europese netwerken. Het opnieuw aanknopen met het Hanzeatische erfgoed zou perspectieven kunnen bieden voor de Europese zeehavens in de steeds wijzigende

internationale handel en zeevaart. Handels- en verkeerssystemen, nieuwe mogelijkheden voor werkgelegenheid, wettelijke aspecten, evenals ervaringen uit de Hanzeatische traditie zijn belangrijke determinerende factoren voor de toekomst van de Europese zeehavens. Deze korte omschrijving geeft de hoofdaspecten weer die door de vier studiegroepen van het maritieme congres zullen worden onderzocht. Dit congres brengt academici, maritieme experts, beleidsverantwoordelijken op regionaal, nationaal en Europees niveau, uit de openbare en privé-sector en havenautoriteiten samen, om te discussiëren over de toekomst van de Europese zeehavens. Het evenement vindt plaats in het Kunst- en Congrescentrum Oud Sint-Jan, te Brugge. De Kamer voor Handel en Nijverheid staat in voor de organisatie van een partnerprogramma en de verblijfsaccommodatie van de congressisten. Het congres is mogelijk dankzij de medewerking van het Brugge Havenbestuur

MBZ en de steun van de NV Baggerwerken Decloedt en Zoon uit Zeebrugge. Praktische inlichtingen kunnen worden bekomen in het Conferentie-secretariaat "Ports for Europe". Contactpersoon is de heer Denis Vermeire, Nieuwe Gentweg 140, B-8000 Brugge. Fax 32/(50) 33 23 87. De deelnemingsprijs bedraagt 12.500,- BEF. Studenten betalen 6.250,- BEF. (Het bijwonen van de studiegroepen, koffiepauzes, lunches op 23 en 24 november, het Banket op 23 november en alle documentatiemateriaal inbegrepen.) Geïnteresseerden kunnen nu reeds het bedrag storten op rekeningnummer 470-0311191-39 (vóór 15 oktober 1995). Een deelnemings-confirmatie wordt, na ontvangst van de betaling, toegestuurd.

Des ports pour l'Europe L'avenir européen du passé hanséatique"

**Jeudi 23 et
vendredi 24 novembre 1995**

A l'occasion du centenaire du port de Bruges-Zeebrugge, l'ASBL "Zeehaven Brugge" et le Collège d'Europe de Bruges organisent en collaboration avec la Commission européenne, un congrès international intitulé "*Des ports pour l'Europe - L'avenir européen du passé hanséatique*". Les économies européennes connaissent actuellement des changements structurels. Cela signifie que de nouveaux modèles voient le jour en matière de répartition (post)industrielle, dans l'espace et les régions, de la production, de la distribution et de la prospérité. Les modèles de transport et de communication qui émergent actuellement sont les moteurs de cette nouvelle ère économique et de réseaux européens. En renouant avec l'héritage hanséatique, on pourrait offrir de nouvelles perspectives aux ports européens dans le com-

merce et la navigation internationaux en constante mutation. Les systèmes de commerce et de transport, les nouvelles possibilités d'emploi, les aspects légaux, ainsi que les expériences héritées de la tradition hanséatique sont de facteurs déterminants pour l'avenir des ports maritimes européens.

Cette brève description reflète les principaux aspects qui seront examinés par les quatre groupes d'étude du congrès maritime.

Ce congrès rassemblera des académiciens, des experts maritimes, des responsables du secteur public et privé au niveau régional, national et européen et des autorités du port, afin de débattre de l'avenir des ports maritimes européens. Cette manifestation se tiendra au Centre d'Art et des Congrès (Kunst- en Congrescentrum) Oud Sint-Jan à Bruges. La Chambre de commerce et de l'industrie se chargera d'un programme de partenariat et des modalités de séjour des congressistes.

Ce congrès est réalisé grâce à la collabo-

ration de l'Autorité portuaire de Bruges MBZ et au soutien de la SA Baggerwerken Decloedt en Zoon de Zeebrugge.

Vous pourrez obtenir toutes les informations pratiques relatives à ce congrès auprès du secrétariat de la conférence "Ports of Europe", Monsieur Denis Vermeire, Nieuwe Gentweg 140, B-8000 Bruges, Fax 32/(50)33 23 87. Le prix de participation s'élève à 12.500,- BEF et à 6.250,- BEF pour les étudiants. (Ce prix comprend la participation aux groupes d'étude, les pauses café, les lunches des 23 et 24 novembre, le Banquet du 23 novembre ainsi que toute la documentation.)

Les personnes intéressées peuvent d'ores et déjà verser le montant susmentionné au compte 470-0311191-39 (avant le 15 octobre 1995).

Une confirmation de participation leur sera envoyée après réception du paiement.

Het Europacollege te Brugge

Geschiedenis van het Europacollege

Stichting van het Europacollege

Het Europacollege, gesticht in 1949 te Brugge, België, is de oudste instelling die zich uitsluitend op post-universitair onderwijs heeft toegespitst met als centraal thema het oplossen van problemen in verband met Europese integratie.

In 1949, na de Tweede Wereldoorlog, is de oprichting van een Europacollege een toekomstgerichte gedachte. Inderdaad, Europa was reeds in de maak met de overeenkomst van Brussel, in maart 1948, die als doel had de gezamenlijke defensie van West-Europa en met de economische samenwerking ontstaan uit het Marshall Plan (april 1948).

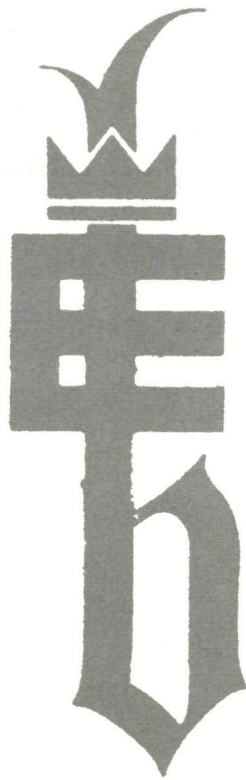
Europa begon dus vorm te krijgen, maar er ontbrak een permanente kern om een gedachtenuitwisseling, onderwijs en Europese dialoog tussen jonge universitaire afgestudeerden van alle landen in de hand te werken.

Op het eerste Europees Congres dat plaatsvond in Den Haag in 1948, lanceert de Voorzitter van de Culturele Commissie van dit Congres, Salvador de Madariaga, Spaans staatsman, met een meerderheid van congressisten de idee van een Europees Centrum voor cultuur. Brugge werd er als typisch Europese stad genoemd.

Het Europacollege komt tot stand...

Na het Congres in Den Haag, neemt Pater Verleye, één van de deelnemers, contact met het gemeentebestuur van Brugge. Het ogenblik was goed gekozen, want het gemeentebestuur wou de stad de Europese uitstraling teruggeven, zoals gerechtvaardigd door haar roemrijke verleden en onschatbare kunstpatrimonium. De oprichting van een culturele of academische instelling met internationale dimensies leek hiervoor geschikt te zijn.

Maar onder welke vorm of gedaante? Salvador de Madariaga had een antwoord klaar: "Niet zozeer wat de studenten doen is belangrijk, maar wel dat ze het samen doen." Meteen werd dit het eerste principe van deze nieuwe Europese instelling. Samen leven onder één dak, volgens een Angelsaksische middeleeuwse traditie. Vandaar de naam "Europacollege". Niet een "centrum" of "instituut", maar een



"college" in de "Oxford-Cambridge" zin van het woord. Dit houdt in dat een groep mensen, die elkaar gedurende een jaar leren kennen, gevormd worden door de rijke aspecten van elkaars culturen te ontdekken en door onderwerpen te bestuderen, die met de toekomst van Europa zijn verbonden. Dit alles op een zeer grondige en intensieve manier. Om Europees, toekomstgericht kaderpersoneel op te leiden was het aangewezene jonge universitaire aan te spreken met een openheid van geest om een realistische kijk op een evoluerende wereld te ontwikkelen.

De filosofie van het Europacollege, zoals vastgelegd in de beginperiode, vooral onder leiding van de eerste Rector, Henri Brugmans, is nog steeds actueel:

- Het programma volgt de ontwikkeling van Europa op politiek, juridisch, economisch vlak en recent ook wat betreft human resources development, op de voet.

- Het Europacollege leidt niet uitsluitend "Eurocraten", deskundigen of experts op, maar veeleer mensen die zich verantwoordelijk voelen voor Europa en die de wil en vaardigheid hebben om de toekomst van Europa te waarborgen.

- Het Europacollege stelt verscheidenheid voorop en gelooft niet in één enkele Europese "natie". Het streefdoel is dat tegen het einde van het academiejaar de studenten meer open staan voor de cultuur van andere landen en tegelijkertijd ook het doel en de toekomst van hun land herontdekken.

Het Europacollege vandaag

Voor het academiejaar 1994-1995 telde het Europacollege 260 studenten die 30 nationaliteiten vertegenwoordigden. De studenten werden gekozen uit een lijst van 2000 kandidaten die reeds door nationale selectiecomités van verschillende landen of regio's, waaruit de kandidaten afkomstig zijn, werden voorgesteld. De selectie is heel streng en gebeurt via een onderhoud met de Rector of zijn vertegenwoordiger. De studenten maken een keuze uit vier verschillende richtingen: Politieke en Administratieve studies, Economische studies, Rechten en Human Resources Development. Het onderwijzend personeel telt 60 professoren die 23 nationaliteiten vertegenwoordigen. De meeste professoren zijn "visiting professors", sommigen van hen doceren aan bekende universiteiten, anderen hebben professionele ervaring in de privé-sector opgedaan. Bijgevolg genieten de studenten een onderwijs dat op academisch vlak uitmuntend is en tegelijkertijd ook nauw aanleunt bij concrete ervaringen en gevallen uit het beroepsleven.

Het is de filosofie van het Europacollege om potentieel kaderpersoneel voor een toekomstgericht Europa op te leiden. De studenten nemen deel aan debatten over de communautaire problematiek en volgen een opleiding die een grondige specialisatie met een brede interdisciplinaire openheid verbindt. Bovendien is er een constante uitwisseling van het culturele erfgoed en de ervaringen, waarover zij beschikken. Het onderwijs is ook praktijkgericht. In de richtingen Rechten en Administratie bvb. lossen de studenten praktische casussen op en nemen zij ook deel aan simulaties. Ook worden sprekers uit de privé-sector aangetrokken om voordrachten te geven.

*Lijst van prominenten,
uitgenodigd op de openingen van
het academiejaar in het
Europacollege*

1977-1978

de Heer Mario Soares,
Eerste Minister van Portugal

1978-1979

de Heer Guy Spitaels,
Minister van Arbeid en Tewerkstelling in
België

1979-1980

de Heer Andries van Agt,
Eerste Minister van Nederland

1980-1981

Mevrouw Simone Veil,
Voorzitter van het Europees Parlement

1981-1982

de Heer Bruno Kreisky,
Bondskanselier van de Republiek

Oostenrijk

1982-1983

de Heer Gaston E. Thorn,
Voorzitter van de Europese Commissie

1983-1984

de Heer Garret Fitzgerald,
Eerste Minister van de Republiek Ierland

1984-1985

de Heer Altiero Spinelli,
Voorzitter van de Institutionele Commis-
sie van het Europees Parlement

1985-1986

de Heer Felipe Gonzalez,
Voorzitter van de Spaanse regering

1986-1987

de Heer R. F. M. Lubbers,
Eerste Minister van Nederland

1987-1988

de Heer François Mitterand,
President van de Franse Republiek

1988-1989

Mevrouw Margaret Thatcher,
Eerste Minister van Groot-Brittannië

1989-1990

de Heer Minister Jacques Delors,
Voorzitter van de Europese Commissie

1990-1991

de Heer Richard von Weizsäcker,
President van de Federale Republiek

Duitsland

1991-1992

de Heer Flavio Cotti,
Voorzitter van de Zwitserse Confederatie

1992-1993

de Heer Jacques Santer,
Eerste Minister van het Groothertogdom

Luxemburg

1993-1994

de Heer Thomas Klestil,
President van de Republiek Oostenrijk

1994-1995

Don Juan Carlos, Koning van Spanje

Le Collège d'Europe à Bruges

Historique du Collège d'Europe

Naissance du Collège d'Europe

Le Collège d'Europe, crée en 1949 à Bruges, Belgique, est la plus ancienne institution consacrée exclusivement à un enseignement post-universitaire centré sur les problèmes liés à l'intégration européenne.

En 1949, au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, l'idée d'un Collège d'Europe était porteuse d'avenir. En effet, l'Europe était déjà en train de se former avec le Pacte de Bruxelles (mars 1948) visant à structurer une défense occidentale collective, et avec l'organisation européenne de coopération économique issue du Plan Marshall (avril 1948). L'Europe semblait donc prendre forme. Toutefois, il manquait un noyau permanent de réflexion, d'enseignement et de dialogue européens entre jeunes universitaires de tous pays. Ainsi, lors du premier grand Congrès européen qui s'est tenu à La Haye en 1948, le Président de la Commission culturelle du Congrès, Salvador de Madariaga, homme d'état espagnol, entraîne une majorité de congressistes dans l'idée d'un Centre européen de la culture. Bruges est citée comme ville typiquement européenne lors du Congrès.

La création du Collège d'Europe prend forme...

Peu après le Congrès de la Haye, le Révérend Père Verleye, qui y avait participé, prit contact avec l'administration communale de Bruges. Le moment était bon car celle-ci souhaitait redonner à la ville un rayonnement européen que ses trésors artistiques et son passé glorieux justifiaient amplement, en y établissant une institution culturelle ou académique de dimension internationale. Mais quelle serait la forme ou l'identité de cette institution ? C'est Salvador de Madariaga qui l'a suggérée. Il disait : "L'essentiel n'est pas ce qu'ils (les étudiants) font mais qu'ils le fassent ensemble." Voilà le premier principe de ce nouveau centre européen. Vivre en commun sous le même toit, tradition universitaire médiévale que l'Angleterre n'avait jamais abandonnée, d'où le nom Collège d'Europe. Non pas "centre" ou "institut" mais "collège" au sens "Oxford-Cambridge" du terme.

Cela signifie former un groupe qui pendant un an va apprendre à se connaître en découvrant les aspects riches des cultures représentées et en débattant de sujets liés à l'avenir de l'Europe. Tout cela de manière très profonde et intensive.

Ensuite, afin de former des Européens responsables de l'avenir de l'Europe, il fallait s'adresser à des jeunes qui avaient déjà reçu une formation universitaire, mais étaient encore suffisamment ouverts pour développer une sensibilité réaliste face à un monde à changer. Enfin, la philosophie du Collège d'Europe telle qu'établie tout au début, en particulier sous l'impulsion de son premier Recteur, Henri Brugmans, est toujours vivante aujourd'hui :

- Le programme d'études suit très étroitement l'évolution de l'Europe aux niveaux politique, juridique, économique et récemment aussi au niveau de la politique de l'emploi et des ressources humaines.
- Le Collège d'Europe ne forme pas exclusivement des "Eurocrates", experts ou spécialistes, mais plutôt des responsables qui auront la volonté et la formation adéquate pour forger l'avenir de l'Europe.
- Le Collège d'Europe prône la diversité et ne croit pas en une seule "nation" européenne. A la fin de l'année académique il faut que les étudiants soient plus ouverts aux cultures d'autres pays tout en redécouvrant le sens et la mission de leur pays ou de leur région.

Le Collège d'Europe d'aujourd'hui

Pour l'année académique 1994-1995, le Collège d'Europe compte 260 étudiants représentant 30 nationalités différentes. Les étudiants ont été sélectionnés à partir d'une liste de 2000 candidats, déjà présélectionnés par les comités de sélection nationaux ou régionaux des états ou régions d'où ils sont originaires. La sélection est donc très rigoureuse et s'opère par voie d'entretien en présence du Recteur ou de son représentant. Les étudiants choisissent une orientation dominante parmi les quatre choix offerts: Etudes Politiques et Administratives, Etudes Economiques, Etudes Juridiques et Etudes de Développement des Ressources Humaines. Le corps enseignant du Collège d'Europe compte 60 professeurs représentant 23 nationalités, la plus grande partie

d'entre eux sont des professeurs visitants. Certains enseignent dans les universités prestigieuses, d'autres ont acquis une expérience dans leur milieu professionnel. De ce fait, les étudiants du Collège d'Europe bénéficient d'un enseignement qui se situe au plus haut niveau académique tout en étant lié à des expériences professionnelles vécues et des cas pratiques.

Le Collège d'Europe a comme philosophie de former des cadres potentiels pour l'Europe future. Pendant leur séjour, les étudiants participent à des débats sur l'ensemble des aspects communautaires et suivent un enseignement qui conjugue une haute spécialisation à une ouverture interdisciplinaire.

En outre, ils échangent continuellement les richesses des cultures et expériences qu'ils apportent. L'enseignement est axé sur la pratique. En Droit et en Administration, par exemple, les étudiants résolvent des cas pratiques et participent à des jeux de simulation. D'autre part, ils assistent à bon nombre de conférences, données par des praticiens.

Liste des personnalités invitées à inaugurer les années académiques du Collège d'Europe

1977-1978

Monsieur Mario Soares,
Premier Ministre du Portugal

1978-1979

Monsieur Guy Spitaels,
Ministre de l'Emploi et du Travail
de Belgique

1979-1980

Monsieur Andries van Agt,
Premier Ministre des Pays-Bas

1980-1981

Madame Simone Veil,
Président du Parlement Européen

1981-1982

Monsieur Bruno Kreisky,
Chancelier fédéral de la République
d'Autriche

1982-1983

Monsieur Gaston E. Thorn,
Président de la Commission des CE

1983-1984

Monsieur Garret Fitzgerald,
Premier Ministre de la République
d'Irlande

1984-1985

Monsieur Altiero Spinelli,
Président de la Commission institution-
nelle du Parlement Européen

1985-1986

Monsieur Felipe Gonzalez,
Président du Gouvernement espagnol

1986-1987

Monsieur R.F.M. Lubbers,
Premier Ministre des Pays-Bas

1987-1988

Monsieur François Mitterrand,
Président de la République française

1988-1989

Madame Margaret Thatcher,
Premier Ministre de l'Angleterre

1989-1990

Monsieur le Ministre Jacques Delors,
Président de la Commission des CE

1990-1991

Monsieur Richard von Weizsäcker,
Président de la République fédérale
d'Allemagne

1991-1992

Monsieur Flavio Cotti,
Président de la Confédération suisse

1992-1993

Monsieur Jacques Santer,
Premier Ministre du Grand-Duché de
Luxembourg

1993-1994

Monsieur Thomas Klestil,
Président de la République d'Autriche

1994-1995

Don Juan Carlos, Roi d'Espagne



cobelfret

COBELFRET FERRIES N.V.
BRITANNIADOK
B-8380 ZEEBRUGGE
PHONE 050/54 72 00
FAX 050/54 52 18
TLX 81294



Tussen Brugge en Kanton. De Zuidnederlandse theehandel in de 18de eeuw

Kort na de Vrede van Utrecht (1713), die de politieke kaart van Europa grondig wijzigde, gingen een aantal ondernemende kooplui in de Zuidelijke Nederlanden zich toeleggen op het verkennen van een nieuwe handelsrichting: Oost-Indië. Dit was enigszins uit economische noodzaak omdat de Vlaamse en Brabantse firma's hun bevoorrechte positie op de Iberische markt en haar kolonies zagen wegwijnen.

Het Oostindische alternatief werd geïnspireerd door de recente succesvolle uitredingen naar India en China van enkele handelaars uit Saint-Malo. Met relatief beperkte financiële middelen wisten zij hoge winstmarges te realiseren in de thee-, zijde- en textielhandel.

Op gelijkaardige wijze zochten de Zuidnederlandse initiatiefnemers vanaf 1715 per expeditie een aantal kapitaalkrachtige geldschieters om partnerredrijen te vormen, waardoor de risicofactor zou verminderen. Deze associaties waren zeer internationaal getint. Vaak participeerden Engelse, Franse en Noordnederlandse ondernemers ondanks formele verbodsbepalingen van de Staten-Generaal en het Britse Parlement om de Zuidnederlanders te steunen in deze trafiek. De mogelijkheid van de buitenlanders om forse winsten op te strijken speelde hierbij een dominante rol.

Na enige geslaagde reizen naar India, stuurde in 1718 het Antwerps consortium rond Paulo Jocomo Cloots haar fregat "Prins Eugenius" als eerste keizerlijk schip naar China. Deze expeditie werd een bijzonder succes want de reders mochten een netto-winst van 189% aan hun mede-financiers uitkeren. Echter deze positieve resultaten brachten een inflatie mee van het aantal uitredingen naar de Oost. Ongeveer veertig schepen zeilden in de jaren 1715-'23 naar de Indische Oceanen de Chinese Zee, waardoor de Zuidnederlandse markt overspoeld werd met Aziatische producten. Door deze sterke onderlinge concurrentie werd het voor sommige reders moeilijker voldoende geldschieters te vinden om een rendabele reis te organiseren. Immers de prijs van zo'n expeditie liep al snel op tot 300 à 400.000 gulden, een heus fortuin in de 18de eeuw!

Om deze competitie te vermijden en inkomsten te garanderen besloten de voornaamste Zuidnederlandse handels-

huizen samen de toelating te vragen om een nationale Oostindische compagnie op aandelen - de eerste ondernemingen van die aard in België - te starten. Wenen stemde toe en op 22 december 1722 verleende keizer Karel VI het octrooi voor de oprichting van de "Generale Keizerlijke Indische Compagnie" (G.I.C.), die een ware monopoliepositie verkreeg voor de handel met Azië. Deze maatschappij beschikte, in vergelijking tot de Hollandse en Engelse concurrenten, over een bescheiden startkapitaal (6 miljoen gulden). Doch dit was een bewuste keuze om op deze wijze zo vaak mogelijk binnenlandse aandeelhouders aan te trekken. Met dit bedrag wenste de G.I.C.-directie jaarlijks vier tot vijf schepen naar de Oost te zenden, want meer uitredingen zou de binnenlandse afzetmarkt schaden. Ze hoopten op een winstmarge van 600.000 gulden per jaar of een dividend van 10%.

Voor de 18de eeuw zou dit een erg lucratieve investering zijn, want klassieke beleggingen in onroerende goederen leverden gemiddeld slechts 2 à 3% per jaar op.

De G.I.C. ging zich uitsluitend toeleggen op de vaart naar China en Bengalen, de twee regio's waar men tijdens de private uitredingen de beste resultaten had geboekt.

Het maritieme luik van zo'n expeditie vergde een uitgebreide voorbereiding. De Zuidnederlanders, die toen geen scheepswerven bezaten die vaartuigen groter dan 200 ton bouwden, waren verplicht hun Oost-Indiëvaarders in het buitenland aan te schaffen. Voornamelijk aan de oevers van de Thames en in mindere mate te Amsterdam vond men geschikte tweedehandsschepen. Het betrof snelzeilende driemasters (fregatten) met een capaciteit die varieerde van 250 tot 600 ton.

In Oostende, Brugge en Londen werden deze schepen vervolgens reisvaardig gemaakt. De Brugse inbreng beperkte zich tot het leveren van het tuigage en de zeilen. Ook zorgden Brugse leveranciers voor een deel van de voedselvoorraad voor de bemanningen.

Deze Chinavaart was gebonden aan het strenge tijdschema dat de overheersende windrichtingen en stromingen oplegden aan de zeilschepen. De gunstigste periode om Europa te verlaten was januari of februari zodat men rond augustus of

september Kanton bereikte. De volgende vier maanden werden intensief besteed aan het handeldrijven. Daarna voer men terug naar de thuishaven (Oostende), die normaal in het begin van de volgende zomer bereikt werd.

De commerciële leiding van deze uitredingen vertrouwde men toe aan enkele supercargó's, meereizende handelaars die instonden voor de verkoop van de heenlading en de aanschaf van de Aziatische produkten. Het welslagen van de Chinareizen was in belangrijke mate afhankelijk van hun handelscapaciteiten. De Zuidelijke Nederlanden was een nieuwkomer op de Chinese markt, zodat men logischerwijze in Engeland, de enige natie waar men zeer regelmatig schepen uitrustte naar Kanton, de potentiële kandidaten ging zoeken.

En zo bekleedden de Engelsen meer dan de helft van de commerciële functies aan boord van de Chinavaarders.

Deze vreemdelingen werden hoofdzakelijk aangelokt door financiële voordelen. Hun voornaamste inkomsten haalden zij uit de verkoop van hun "pacotille".

Dit waren private handelsgoederen die elke supercargó in Kanton mocht aankopen. Regelmatig ontvingen zij ook een commissieloon (1 à 2%) op de totale venditie van de lading in Oostende of Brugge. Zo maakte het aandeel van de pacotille in de opbrengst van de totale

Logo - Het Boergondisch kruis met de dubbele Oostenrijkse adelaar - van de Generale Keizerlijke Indische Compagnie. (Universiteitsbibliotheek, Gent)



scheepsladingen bij de private uitredingen meer dan 22% uit. De G.I.C. daarentegen stelde paal en perk aan deze exuberante vergoedingen en wist het aandeel van de pacotille af te slanken tot 10 à 12%.

Eenmaal in Kanton aangekomen moesten de supercargo's de heenlading "ruilen" tegen thee, zijde en porselein. De Chinezen, maar ook de andere Aziaten waren niet bijzonder gesteld op Europese produkten zodat men verplicht was zilver, vooral Spaans-Amerikaanse realen, te gebruiken.

In Kanton werden alle Europeanen op gelijke voet behandeld, wat een enorm voordeel betekende voor de kleine Zuid-Nederlandse compagnie ten opzichte van haar Engelse en Franse concurrenten. De Europese handel was in China streng gereguleerd. De controle van deze trafiek werd geleid door de "Hoppo", een hoge ambtenaar die uitvoerbelastingen inde en de smokkel betoogelde.

De keizerlijke supercargo's legden zich vooral toe op de aankoop van thee. Ongeveer 55% van alle Kantoneseladingen die Vlaanderen bereikten, bestonden uit thee. Het aandeel van de Chinese zijde bleef gelimiteerd tot ca. 34%, terwijl porselein - toen nog niet zo populair - slechts 8% van de aangevoerde cargo's uitmaakte.

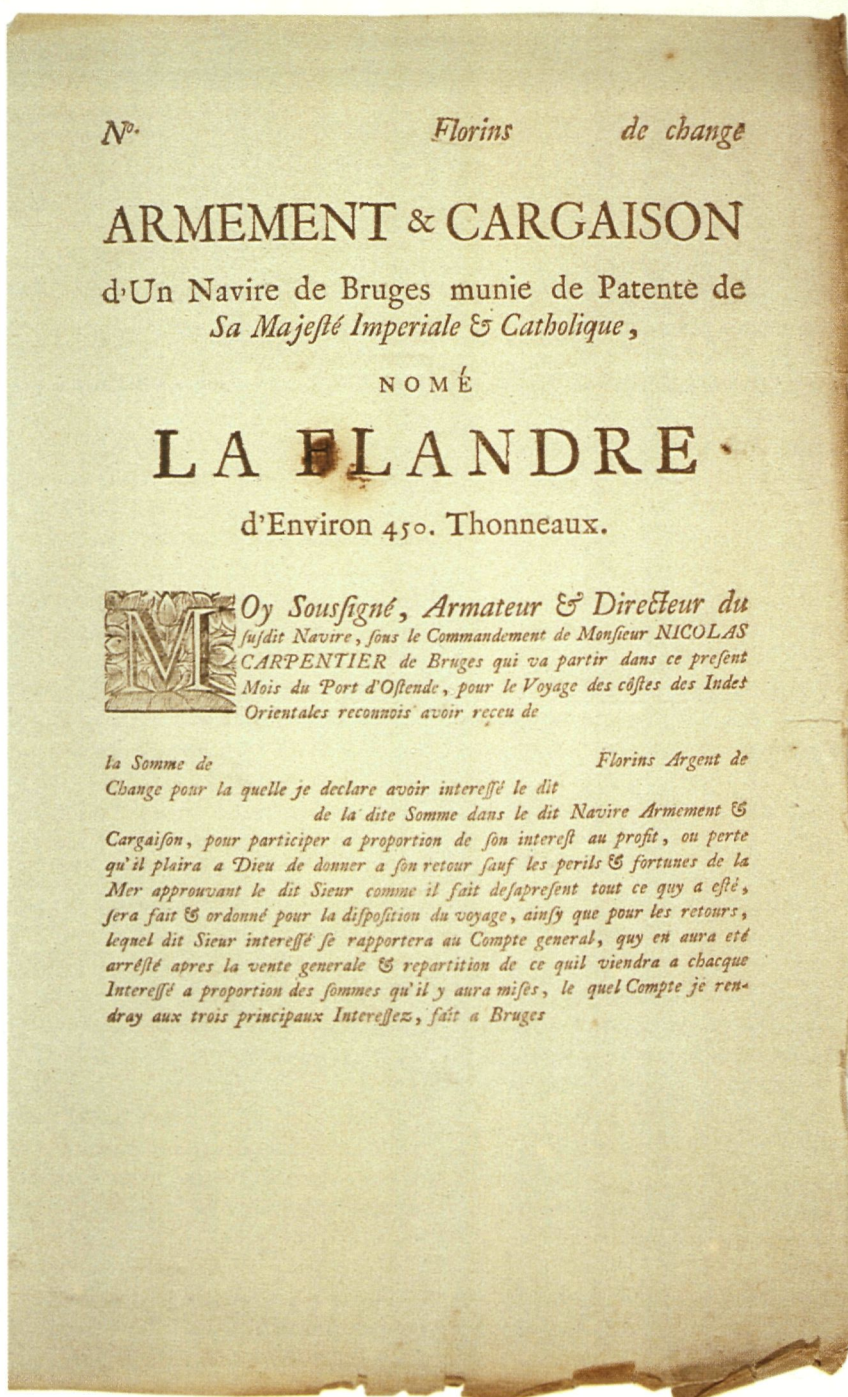
De Zuid-Nederlandse schepen transporteerden tijdens de jaren 1719-1728 een belangrijk deel van de totale Chinese thee-export naar Oostende en Brugge. In die decade werd in West-Europa 16 869 577 lb. thee ingevoerd, waarvan 7 047 584 lb. in de Zuidelijke Nederlanden of 41,78%.

Op dit vlak deed de G.I.C. het even goed als de Engelse East India Company, en liet deze Amsterdam (13%) en Nantes (3,4%) ver achter zich.

Bij de vendities van deze thee speelde Brugge een rol van betekenis.

Daar de Brugse infrastructuur qua stapelhuizen en accommodatie voor buitenlandse kopers veel beter ontwikkeld was dan in Oostende, lieten de G.I.C.-directeurs regelmatig de openbare veilingen in de Reiestad plaatsvinden.

Indien we de venditieregisters mogen geloven, woonden de grootste afnemers van Chinese goederen in Oostende en Brugge. Echter deze handelaars traden hoofdzakelijk op als commissarissen voor buitenlandse klanten. Zo bleef de thee-afzet in Vlaanderen en Brabant beperkt tot 1/5 van wat de Zuid-Nederlandse Chinavaarders aanvoerden. Van cruciaal belang voor de buitenlandse afname was dat de Engelse theeprijzen een stuk hoger lagen dan op de Oostendse en Brugse markt.



Hierdoor groeide er een uitgebreide smokkelroute over het Kanaal naar Zuidoost-Engeland. Ongeveer 23% van de Zuid-Nederlandse thee vond langs deze weg zijn bestemming. Echter de Noord-Nederlanders bleken veruit de belangrijkste thee-opkopers. Paradoxaal genoeg noteerden de Hollandse theeprijzen iets lager dan de Zuid-Nederlandse, maar de kwaliteit van de Noord-Nederlandse thee was minderwaardig. Door de minder goede verpakking - met bamboebladeren bedekte manden - was het aroma van de Bataviathee vaak sterk aangetast. Door dit kwaliteitsverschil was het geen uitzondering dat de G.I.C.-thee in Amsterdam 25% duurder verkocht werd dan in Brugge. Onder druk van de grote maritieme

Aandeel van de Brugse Oost-Indiëvaarder "Flandria", een uitreding opgezet door Jean-Baptiste Danckaert in samenwerking met Parijse geldschietters en onder Hollandse maritieme leiding. (Algemeen Rijksarchief, Brussel)

naties werd de G.I.C. in 1732 opgeofferd ten voordele van de dynastieke belangen van het Oostenrijkse Hof. Dit betekende het slot van de rechtstreekse Chinavaart, maar zeker niet het einde van de theehandel in Brugge en Oostende. Voor het binnenlandse verbruik voerden vanaf 1735 jaarlijks enkele kustvaarders thee aan uit Kopenhagen, Göteborg en Nantes.

Jan Parmentier

Entre Bruges et Canton

Le commerce du thé dans les Pays-Bas du Sud au XVIII^e siècle

Peu après les Traités d'Utrecht (1713), qui modifièrent sensiblement la carte politique de l'Europe, quelques négociants entreprenants des Pays-Bas du Sud décidèrent de se consacrer à la prospection d'une nouvelle route commerciale: celle des Indes orientales. Cette décision était en partie dictée par des raisons économiques, car les firmes flamandes et brabançonnaises voyaient s'effriter leur position privilégiée sur le marché ibérique et ses colonies.

L'alternative des Indes orientales était inspirée par la réussite des récentes explorations en Inde et en Chine menées par quelques marchands de Saint-Malo. Avec des moyens financiers relativement limités, ils étaient parvenus à réaliser des marges bénéficiaires élevées dans le commerce du thé, de la soie et du textile. De manière semblable, les promoteurs

des Pays-Bas du Sud cherchèrent, à partir de 1715, quelques commanditaires fortunés pour constituer des sociétés d'armateurs appelées à financer leurs expéditions, de manière à réduire le risque inhérent à celles-ci. Ces associations avaient un caractère international prononcé. Des entrepreneurs anglais, français et des Pays-Bas du Sud y participaient souvent malgré les interdictions des Etats-Généraux et du parlement anglais de soutenir les Pays-Bas du Sud dans ce trafic. La possibilité que ces associations représentaient pour les étrangers d'empocher des gains considérables joua un rôle prépondérant.

Après quelques voyages réussis en Inde, le consortium anversois formé autour de Paulo Jacomo Cloots envoya sa frégate, le "Prince Eugène", en tant que premier navire impérial en Chine en 1718.

Cette expédition remporta un succès retentissant car les armateurs purent distribuer un bénéfice net de 189% à leurs cofinanciers. Toutefois, ces résultats positifs entraînent une inflation du nombre d'expéditions vers les Indes. Entre 1715 et 1723, environ quarante navires partirent pour l'océan Indien et la mer de Chine, ce qui eut pour conséquence que le marché des Pays-Bas du Sud fut inondé de produits asiatiques. A cause de cette concurrence, il devenait plus difficile pour certains armateurs de trouver suffisamment de commanditaires en vue d'organiser un voyage rentable. En effet, le coût d'une telle expédition se monta rapidement à 300 à 400.000 florins, une

*Les établissements européens au Canton.
(Musée maritime "Prins Hendrik",
Rotterdam, Pays-Bas)*



véritable fortune au XVIII^e siècle! Afin d'éviter cette concurrence et de garantir les revenus, les principales maisons de commerce des Pays-Bas du Sud décidèrent conjointement de demander l'autorisation de fonder une compagnie nationale des Indes orientales par actions - la première du genre en Belgique.

Vienne donna son consentement et le 22 décembre 1722, l'empereur Charles VI accorda la licence autorisant la création de la "Compagnie Générale impériale des Indes" (C.G.I.), qui hérita d'un véritable monopole du commerce avec l'Asie. Par rapport à ses concurrentes hollandaises et anglaises, cette compagnie disposait d'un capital de départ modeste (6 millions de florins).

Mais il s'agissait d'un choix délibéré en vue d'attirer aussi souvent que possible les actionnaires nationaux. Avec ce montant, la direction de la C.G.I. souhaitait envoyer quatre à cinq bateaux par an vers les Indes, car un nombre plus important d'expéditions porterait préjudice au marché intérieur. Elle espérait réaliser une marge bénéficiaire de 600.000 florins par an, soit un dividende de 10 %. Pour le XVIII^e siècle, c'était un investissement très lucratif, car les investissements classiques en biens immobiliers ne rapportaient en moyenne que 2 à 3 % par an.

La C.G.I. se concentra exclusivement sur la route de la Chine et du Bengale, les deux régions où l'on avait enregistré les meilleurs résultats lors des expéditions privées.

Le volet maritime d'une telle expédition exigeait une vaste préparation.

Les gens des Pays-Bas du Sud, qui ne possédaient pas de chantiers navals permettant de construire des bateaux de plus de 200 tonnes, furent contraints de se procurer à l'étranger les navires destinés aux Indes.

Ils trouvèrent des bateaux de seconde main principalement sur les bords de la Tamise et dans une moindre mesure, à Amsterdam.

Il s'agissait de trois-mâts rapides (frégates) dont la capacité variait de 250 à 600 tonnes. Ces bateaux étaient ensuite armés à Ostende, Bruges et Londres.

La contribution brugeoise se limitait à fournir le gréement et les voiles.

Les fournisseurs brugeois se chargeaient également d'une partie du ravitaillement de l'équipage.

Cette route chinoise était soumise à l'horaire strict qu'imposait les vents et les courants dominants aux voiliers.

La période la plus favorable pour quitter l'Europe était le mois de janvier ou de février, de sorte que l'on pouvait atteindre Canton aux environs d'août ou de septembre. Les quatre mois suivants

étaient intensivement consacrés au commerce. Ensuite, les voiliers reprenaient la mer à destination du port d'attache (Ostende), qu'ils atteignaient normalement au début de l'été suivant.

La direction commerciale de ces expéditions était confiée à quelques subrécargues, commerçants qui accompagnaient l'équipage et se chargeaient de la vente de la cargaison et de l'achat des produits asiatiques. La réussite des voyages en Chine dépendait en grande partie de leurs talents commerciaux.

Les Pays-Bas du Sud étaient des intrus sur le marché chinois, de sorte que l'on se tourna logiquement vers l'Angleterre, la seule nation qui affrétait régulièrement des navires à destination Canton, pour chercher les candidats potentiels. Les Anglais occupèrent ainsi plus de la moitié des fonctions commerciales à bord des navires empruntant la route chinoise.

Ces étrangers étaient principalement attirés par l'appât du gain.

Ils tiraient leurs principaux revenus de la vente de leur "pacotille". Il s'agissait de biens privés que tout subrécargue pouvait acheter à Canton. Ils recevaient également régulièrement une commission (de 1 à 2 %) sur la vente totale de la cargaison à Ostende ou à Bruges. Ainsi, la part de la pacotille dans les revenus des cargaisons lors des expéditions privées, représentait plus de 22 %. En revanche, la C.G.I. mit un frein à ces rémunérations exubérantes et sut réduire la part de la pacotille à 10 à 12 %.

Une fois à Canton, les subrécargues devaient "troquer" la cargaison emmenée contre du thé, de la soie et de la porcelaine. Les Chinois, mais aussi les autres Asiatiques n'étaient pas particulièrement friands des produits européens, de sorte que l'on était obligé d'utiliser de l'argent, surtout des réaux hispano-américains.

A Canton, tous les Européens étaient traités sur le même pied, ce qui constitua un énorme avantage pour la petite compagnie des Pays-Bas du Sud par rapport à ses concurrentes françaises et anglaises. Le commerce européen en Chine était sévèrement réglementé. Le contrôle en incombait au "Hoppo", un haut fonctionnaire qui percevait l'impôt à l'exportation et réprimait la contrebande.

Les subrécargues impériaux se consacraient surtout à l'achat de thé.

Environ 55 % de toutes les cargaisons qui arrivaient en Flandre en provenance de Canton se composaient de thé.

La proportion de soie chinoise restait limitée à environ 34 %, tandis que la porcelaine - qui n'était pas encore très en vogue - représentait seulement 8 % des

cargaisons acheminées. Au cours des années 1719-1728, la C.G.I. transporta une partie considérable de tout le thé exporté de Chine à Ostende et à Bruges. Durant cette décennie, 16.869.577 livres de thé furent importées en Europe occidentale, dont 7.047.584 livres, soit 41,78%, dans les Pays-Bas du Sud.

Dans ce domaine, la C.G.I. fit aussi bien que la Compagnie anglaise des Indes orientales, laissant Amsterdam (13%) et Nantes (3,4%) loin derrière.

Bruges joua un rôle significatif dans les ventes publiques de thé. Etant donné que l'infrastructure brugeoise en matière de stockage et d'aménagements pour les acheteurs étrangers était bien mieux développée qu'à Ostende, les directeurs de la C.G.I. organisaient régulièrement les ventes aux enchères à Bruges.

A en croire les registres des ventes publiques, les plus grands acheteurs de marchandises chinoises habitaient à Ostende et à Bruges. Toutefois, ces commerçants agissaient en tant que commissionnaires pour des clients étrangers. Ainsi, les ventes de thé en Flandre et dans le Brabant restaient limitées à 1/5^{ème} de ce que les navires des Pays-Bas du Sud ramenaient de Chine. Un élément eut une importance capitale pour la vente du thé aux pays étrangers: les prix anglais étaient quelque peu supérieurs à ceux pratiqués sur les marchés ostendais et brugeois.

Il se développa dès lors un réseau de contrebande outre-Manche à destination du Sud-Est de l'Angleterre. Environ 23 % du thé des Pays-Bas du Sud trouvaient acquéreur le long de cette route.

Toutefois, les gens des Pays-Bas du Nord furent de loin les acheteurs de thé les plus importants. Paradoxalement, les prix du thé hollandais étaient un peu inférieurs aux prix des Pays-Bas du Sud, mais la qualité du thé des Pays-Bas du Nord était moindre. En raison de l'emballage de moins bonne qualité - des paniers recouverts de feuilles de bambous - le thé batave perdait beaucoup de son arôme. Etant donné cette différence de qualité, il n'était pas exceptionnel que le thé de la C.G.I. se vende 25 % plus cher à Amsterdam qu'à Bruges.

Sous la pression des grandes nations maritimes, la C.G.I. fut sacrifiée au profit des intérêts de la cour d'Autriche (1732). Cela signifiait la fermeture de la route directe de la Chine, mais certainement pas la fin du commerce du thé à Ostende et à Bruges. A partir de 1735, quelques caboteurs acheminèrent chaque année du thé de Copenhague, de Göteborg et de Nantes pour la consommation domestique.

Jan Parmentier

"Zeebrugge, de Haven"

Een nieuw boek: een nieuwe kijk op de haven

Focus op een wereldhaven

"Zeebrugge, de haven", is een boek dat de geheimen van een heel aparte wereld ontrafelt. Een boek dat alleen al omwille van de schitterende foto's de moeite waard is, maar dat ook boeiende informatie en historische wetenswaardigheden biedt.

Zeebrugge is op de drempel van de 21ste eeuw in volle expansie. Zijn geschiedenis gaat trouwens ver terug : reeds in de 13de eeuw voeren Genuese galeien de Brugse haven binnen. De stad groeide uit tot de absolute metropool van het noorden. Na de verzanding van het Zwin kwijnde Brugge weg, maar de heropleving van de haven is een feit. De moderne haven is een indrukwekkende organisatie. Dokwerkers, stuwadoors, loodsen : iedereen heeft zijn specifieke taak, elk radertje in het geheel is onmisbaar. Maritiem journalist Karel Luyckx neemt u mee achter de schermen van dit fascinerende bedrijf.

Het boek

Auteur Karel Luyckx, free-lance journalist, heeft al meer dan twintig jaar maritieme ervaring. Hij publiceerde onder meer over de Antwerpse haven.

"Zeebrugge, de haven" kwam tot stand in samenwerking met het Havenbestuur van Zeebrugge.

Het boek telt 256 pagina's en bevat ruim 200 foto's, waarvan vele in kleur.

Het boek is voorzien van een harde kaft en wordt uitgegeven op groot formaat : 20 x 30 cm.

Als u vóór 1 september 1995 intekent, betaalt u slechts 1.790,- BEF.

Na deze datum bedraagt de winkelprijs 2.200,- BEF.

van geyt productions

Zeedijk Heist 205
B-8301 Knokke-Heist
VGP Nederland :
Fax : 0031-1140/155.18
VGP Nederland :
Tel. : 0031-1140/126.70

Telefonisch bestellen kan tijdens de kantooruren.



Portret van Zeebrugge vandaag

De ingebruikname van de Pierre Vandammesluis en de nieuwe kaaiterreinen in de achterhaven van Zeebrugge, lagen in de periode tussen 1983 en 1990 aan de basis van de spectaculaire ontwikkeling van de trafieken in de haven, nl. van 10 miljoen naar 30 miljoen ton of een verdrievoudiging in nauwelijks acht jaar.

Sedert 1990, het jaar dat de grote zeilschepen voor de laatste maal op bezoek in Zeebrugge waren, zijn de trafieken verder toegenomen tot 33 miljoen ton of een stijging met 10%. De samenstelling van het goederenverkeer is evenwel gewijzigd in die zin dat het stukgoederenverkeer van 56 naar 68% gestegen is terwijl, parallel daarmee, de trafiek van droge stortgoederen gedaald is van 29 naar 17%.

Binnen de sector van het stukgoederenverkeer zelf zijn de stijgingspercentages als volgt: 10% voor het ro-ro verkeer, 87% voor het containerverkeer en 90% voor de conventionele stukgoederen en de breakbulk.

Met een globaal cijfer van 14 miljoen ton

zorgt het ro-ro verkeer voor de grootste goederenstroom in de haven.

Hoewel hoofdzakelijk op Groot-Brittannië gericht, is de negatieve invloed van de ingebruikname van de Kanaaltunnel minimaal. De specialisatie op het niet-begeleid vrachtvervoer en vooral, de spreiding van de aanloophavens van Zuid- naar Noord-Engeland, vormen de sterke peilers van Zeebrugge in de concurrentiestrijd met de tunnel.

Maar ook andere vaargebieden worden vanuit Zeebrugge met ro-ro schepen bediend, o.a. Noord- en Zuid-Europa (Noorwegen, Spanje en Portugal) maar zelfs ook andere Continenten (o.a. Zuid-Amerika, het Midden- en het Verre Oosten, Australië en Nieuw-Zeeland).

Het kustvaartverkeer binnen Europa zit thans volop in de lift. De verkeerssaturatie op de Europese autowegen, de toetreding van Zweden en Finland tot de E.C., het toenemende belang van Spanje en Portugal vormen zovele economische stimuli voor het kustvaartverkeer binnen Europa. De geografische

ligging van Zeebrugge, vooruitgeschoven op de kust en centraal t.o.v. Noord- en Zuid-Europa, is ideaal om daarin een belangrijk aandeel te verwerven.

Als een eerste stap in die richting heeft het Havenbestuur van Zeebrugge met de Zweedse haven Göteborg een maatschappij opgericht, nl. "Gothenbrugge nv". Het doel van deze maatschappij is in beide havens gemeenschappelijke standaarden in te voeren en plannen uit te werken om te komen tot een snelle transportverbinding tussen de twee havens, teneinde te beantwoorden aan de behoeften van de industrie. Daarnaast werd aan de stouwerij Sea-Ro Terminal, mede-oprichter van "Gothenbrugge", een concessie van 25 ha verleend op de gronden rond het Wielingendok dat volledig voor het ro-ro verkeer ingericht wordt. Nog vóór de bouw van de kaaimuren, zullen op de kop van het dok steigers en pontons gebouwd worden teneinde op korte termijn met ro-ro diensten te kunnen starten.



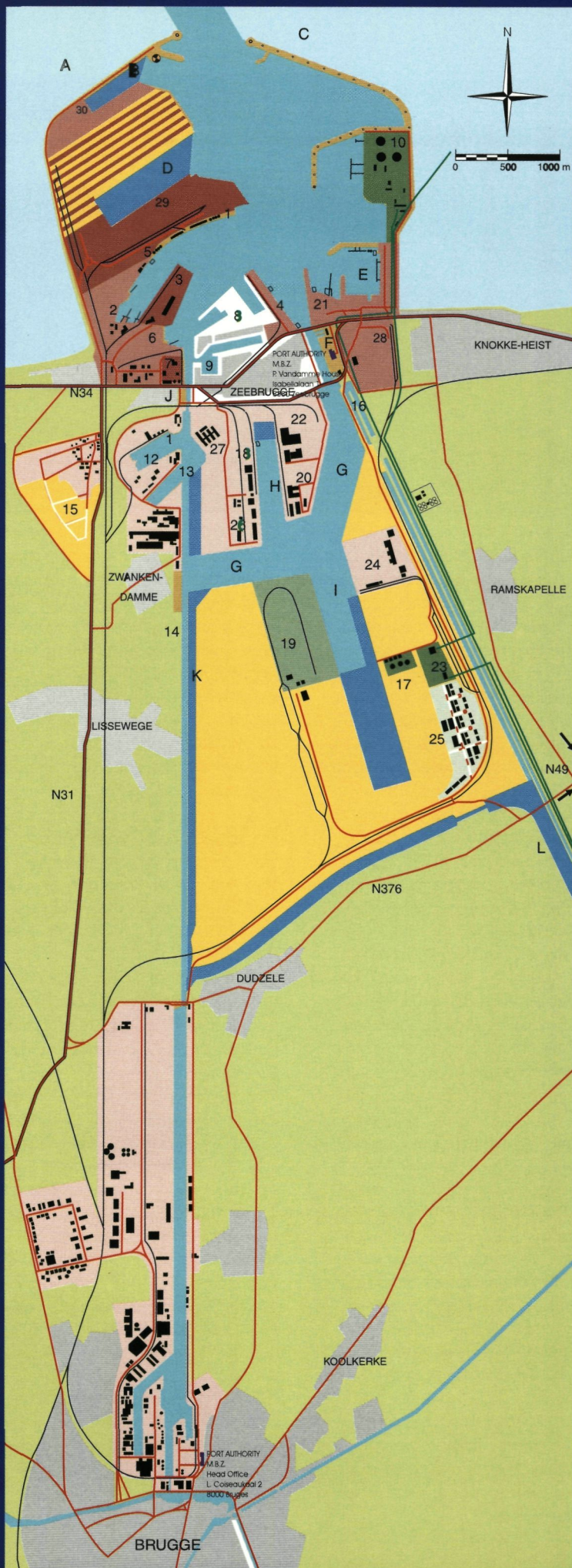
PLAN VAN DE HAVEN

Legende

- A Westelijke dam
- B Wielingendok (ro-ro dok)
- C Oostelijke dam
- D Albert II-dok (containerdok)
- E Brittanniadok (ro-ro dok)
- F Pierre Vandammesluis
- G Verbindingsdok
- H Noordelijk insteeddok
- I Zuidelijk Insteekdok
- J Visartsluis
- K Verbreding van het Boudewijnkanaal
- L Gepland duwvaartkanaal

- 1 Leopold II-dam
- 2 Roll-on/roll-off terminal (P. & O. European Ferries)
- 3 Ocean Container terminal Zeebrugge (O.C.Z.) (Ferry-Boats)
- 4 Zweedse Kaai (Sea-Ro Terminal)
- 5 Roll-on/roll-off terminal (N.S.F.)
- 6 Pacific Terminal (Sea-Ro Terminal)
- 7 Shortsea Container Terminal (S.C.T.) (Ferry-Boats)
- 8 Marinedok
- 9 Vissershaven
- 10 L.N.G. terminal (Distrigas)
- 11 Prins Filipisdok
- 12 Slipway
- 13 Ferrydok
- 14 Boudewijnkanaal
- 15 Transportzone Zeebrugge (T.Z.Z.)
- 16 Afleidingskanalen (Schipdonk- en Leopoldkanaal)
- 17 Piekbesnoeiingsinstallatie (Distrigas)
- 18 Polyvalente terminal (C.T.O.)
- 19 Stortgoedterminal (Z.B.M.)
- 20 Fruitterminal (B.N.F.W.)
- 21 Hermeskaai (Sea-Ro Terminal)
- 22 Polyvalente terminal (C.T.O.)
- 23 Zeepipe terminal (Statoil)
- 24 Polyvalente terminal (Sea-Ro Terminal)
- 25 Distributie Park Zeebrugge (D.P.Z.)
- 26 Fruitterminal (A.F.T.)
- 27 Zeebrugse Visveiling (E.F.C.)
- 28 Minervaplein (Sea-Ro Terminal)
- 29 Flanders Container Terminals (Seaport Terminals)
- 30 Geplande roll-on/roll-off terminals (Sea-Ro Terminal)
- 31 Geplande containerterminals

- Bestaande waterwegen of dokken
- In uitvoering of geplande waterwegen of dokken
- Vloeibare bulgoederen Stukgoederen
- Droge bulgoederen
- Distributiepark
- Container trafiek
- Ro-ro trafiek
- Diverse
- Geplande containerterminals
- Geplande havenzone
- Woonzones
- Bestaande hoofdwegen
- Bestaande secundaire wegen
- In uitvoering of geplande wegen
- Spoorwegen
- Aardgaspijpleiding (Algerië)
- Aardgaspijpleiding (Noorwegen)
- Windturbines
- Radartoren
- Gebouwen
- Steigers
- Pontons





Naast het klassieke vrachtvervoer is vooral het vervoer van nieuwe wagens spectaculair toegenomen: méér dan 600.000 op jaarbasis! Op dit ogenblik maken alle Europese autoconstructeurs van de haven van Zeebrugge gebruik voor de uitvoer of invoer van nieuwe wagens en dit niet enkel naar hun Europese markten of assemblagebedrijven, maar ook naar deze in andere continenten.

De komst naar Zeebrugge van de transatlantische containerdienst van de Canadese rederij Cast (1983) begin 1992, betekende uiteraard een toename van het containerverkeer.

Gezien Zeebrugge de enige aanloophaven is op het Continent van deze rederij, is ook het intra-Europees verkeer met feederdiensten naar diverse havens in Europa sterk toegenomen, vooral naar en van de Rijn.

Een tweede stimulans voor het containerverkeer was de beslissing van de rederijen Maersk Line en P & O om vanaf juli 1994 Zeebrugge uit te kiezen als dé Belgische aanloophaven voor één van hun vier gecombineerde lijndiensten naar het Verre Oosten. Het aanlopen van deze schepen betekent niet alléén een groter aantal te behandelen containers op de Zeebrugse terminals, maar het houdt vooral de erkenning in van Zeebrugge als volwaardig alternatief voor de andere Europese havens door twee van de grootste containerrederijen ter wereld.

Vanzelfsprekend heeft deze beslissing van twee "majors" in de containervaart ook de aandacht van andere grote rederijen en internationale consortia voor Zeebrugge gewekt.

Het is echter duidelijk dat de komst van andere grote rederijen slechts mogelijk is

door een grootschalige uitbouw van de containerinstallaties in Zeebrugge.

En dergelijke uitbouw is slechts mogelijk als ook de private sector, en met name de grote goederenbehandelaars, vertrouwen hebben in de mogelijkheden en de toekomst van Zeebrugge als containerhaven.

De private sector, ook deze in de haven van Antwerpen, heeft inderdaad blijk gegeven van dit vertrouwen.

De Antwerpse behandelaar Katoen Natie-Seaport Terminals had reeds in 1987 een contract met het Havenbestuur afgesloten voor de bouw van een grote containerterminal in de westelijke buitenhaven.

De werken voor de bouw ervan gingen in november 1991 van start en de terminal werd in april 1992 in dienst gesteld: de Flanders Container Terminals.

Deze terminal heeft een kaaimuur van 1.023 m op een waterdiepte van 16 m, wat inhoudt dat de grootste containerschepen die thans in de vaart komen en op stapel staan, de generatie van de + 4.000 tot 6.000 Teu schepen, er zonder problemen kunnen afmeren.

Van bijzondere betekenis was ook de verklaring van AGHA, de bundeling van alle maritieme verenigingen van de privé-sector in de haven van Antwerpen in haar "Beleidsnota 1995" waarin zij o.a. stelde:

"Zou het dan ook niet opportuun zijn dat, in Vlaanderen, Antwerpen en Zeebrugge hun krachten bundelen in een strategische alliantie, waarbij de voordelen van Zeebrugge kunnen worden gecombineerd met deze van Antwerpen en als een geoptimaliseerd geheel aan de cliëntèle kunnen worden aangeboden".

Het Havenbestuur had ondertussen diverse aanvragen ontvangen om nieuwe terminals in de voorhaven van Zeebrugge op te richten, o.a. van de firma Hessenatie, de grootste containerbehandelaar in de haven van Antwerpen. Met Hessenatie werd een concessieovereenkomst afgesloten waarbij deze een vaste concessie verkreeg op een terrein van 36 ha met een kaaimuur van 750 m en bijkomend opties op 52 ha met 1.130 m kaaimuren. De bouw van de eerste 750 m kaaimuur, palend aan de vaste concessie, zal eerst opgestart worden.

Met de aldus verleende concessies en opties, zal de westelijke buitenhaven volledig gevaloriseerd worden. Dit moet voor het Havenbestuur gezien worden als de bekroning voor de inspanningen om de westelijke buitenhaven volledig in de optiek van het container- en het ro-ro verkeer uit te bouwen. Dit was en is een gedurfde onderneming. Maar het is een uiting van vertrouwen, ook van de privé-sector in dit land, voor de mogelijkheden van Zeebrugge op het vlak van de grote internationale containervaart. Met het operationeel worden van Flanders Container Terminals en het bouwen van de nieuwe terminals, wordt de behandelingscapaciteit in Zeebrugge verveelvoudigd. De volgende uitdaging is het vinden van nieuwe gebruikers die de geboden capaciteit benutten.

Het Havenbestuur én de privé-sector zullen met de inzet van alle krachten, met durf en doorzettingsvermogen, ook deze uitdaging aangaan en tot een goed einde brengen.

L. Vande Kerckhove
Commercieel Directeur M.B.Z.

Bestel nu de exclusieve videofilm van de Cutty Sark Tall Ships' Race ZB '95

Commandez dès maintenant le reportage exclusif de la Cutty Sark Tall Ships' Race ZB '95

Op 18 juli vertrokken de grootste zeilschepen van de wereld, de Tall Ships, vanuit Leith (Schotland), richting Bremerhaven, in Duitsland. Dit was het begin van de Cutty Sark Tall Ships' Race 1995.

Einddoel van de vloot : Zeebrugge en Brugge !

Geproduceerd door WALDMAN en BNC Video, in samenwerking met VTM, zal de officiële videocassette van het ZB '95-evenement u een aaneenschakeling bieden van beeldmateriaal van een uitzonderlijke kwaliteit. Niets wordt aan het toeval overgelaten. Verschillende cameraploegen zoeken voor u de beste opnameplekjes te land, te water en vanuit de lucht, om u dit unieke spektakel te laten herbeleven op uw scherm.

Deze ca. 45 minuten durende videofilm verhaalt de reis van de schepen naar Zeebrugge, de ontvangst van de kapiteins op het Stadhuis van Brugge, de optocht van de bemanningen, de Reiefeesten, het Admiraalzeilen, het Banket

van de Witte Roos ter ere van de kapiteins, de Grote Parade in Brugge en Zeebrugge en de viering van 100 jaar Brugge-Zeehaven, het Vuurwerk, de Oecumenische Dienst, het vertrek van de zeilschepen en de afscheidsparade voor de kust.

Deze unieke cassette kan worden besteld in voorverkoop door het terugsturen van onderstaande bon, of kan worden verkregen bij de verkooppunten tijdens de manifestatie Zeebrugge 1995.

Le 18 juillet, les plus grands voiliers du monde, les Tall Ships, sont partis de Leith (Ecosse) pour Bremerhaven, en Allemagne. Tel était le premier volet de la Cutty Sark Tall Ships' Race, version 1995.

Objectif final des participants de la flotte: Zeebrugge et Bruges !

Produite par WALDMAN et BNC Video en collaboration avec la VTM, la cassette

vidéo officielle de l'événement ZB '95 vous propose un enchaînement d'images d'une qualité supérieure. Rien ne sera laissé au hasard. Différentes équipes de caméra chercheront pour vous les meilleurs endroits sur terre, en mer et au ciel, afin de vous faire revivre ce spectacle unique devant votre écran.

Ce film vous raconte en 45 minutes le voyage des navires vers Zeebrugge, la réception des capitaines à l'Hôtel de ville de Bruges, le Cortège des équipages, la Fête des Canaux, les voiles de l'Amirauté, le Banquet de la Rose Blanche en honneur des capitaines, la Grande Parade à Bruges et à Zeebrugge et la Célébration du Centenaire de l'Autorité Portuaire de Bruges-Zeebrugge, le Feu d'artifice, le Service Oecuménique, le départ des navires et la parade d'adieux devant la côte.

Cette cassette peut être commandée par souscription en renvoyant le bon ci-dessous, ou peut être acquise dans les points de vente lors de l'événement Zeebrugge 1995.

Bestelformulier in Voorverkoop • Bulleting de Vente par Souscription

Terugsturen of faxen vóór 31 augustus 1995 naar / A renvoyer ou faxer avant le 31 août 1995 à
Waldman nv/sa - Grote Markt 27 - 2000 Antwerpen • Tel. 03/226 33 82 - Fax 03/226 35 59

Ik ondergetekende bestel stuks van de Officiële Videocassette Zeebrugge 1995 in voorverkoop tegen de prijs per cassette van 945 BEF* (incl. BTW) + verzendingskosten (50 BEF voor België • 100 BEF rest van de E.U.) in nederlandstalige versie in VHS.

Ik betaal als volgt:

- **Via bijgaande gekruiste Eurocheque ter waarde van BEF gericht aan de firma WALDMAN nv
 **Via overschrijving op nr. 068-2152216-07 van de firma WALDMAN nv met vermelding "Videofilm Zeebrugge"

Ik neem er nota van dat ik mijn cassette slechts tegen eind september 1995 op mijn adres zal ontvangen.***

Je soussigné commande exemplaires de la cassette vidéo officielle Zeebrugge 1995 en souscription au prix unitaire de 945 BEF* (TVA incluse) + frais de port (50 BEF pour la Belgique • 100 BEF endéans la U.E.)- en version VHS/PAL française.

Je règle:

- **par Eurocheque barré ci-inclus pour le montant de BEF à l'ordre de la société WALDMAN nv/sa
 **par virement sur le compte 082-2152216-07 de la sté. WALDMAN avec référence "Videofilm Zeebrugge"

J'ai bien noté que je recevrai ma cassette vidéo chez moi à partir de la fin septembre 1995.***

Firma/Firme BTW/TVA***

Naam/Nom Voornaam/Prénom

Adres/Adresse

Postcode/Code Postal Gemeente/Commune

* Vanaf 1 september bedraagt de verkoopprijs 1.150 BEF.
De prijs in voorverkoop is slechts van toepassing op voorwaarde dat de betaling tegen uiterlijk 31 augustus 1995 in ons bezit is.

** Aankruisen wat van toepassing is.

*** Ik betaal supplementair 150 BEF voor het aangetekend verzenden van de cassette. (WALDMAN wijst elke verantwoordelijkheid af bij het eventueel verloren gaan van een gewone zending.)

**** Fakturatie is gratis vanaf een bestelling van 5 (vijf) stuks.
Zoniet wordt 500 BEF administratiekosten gerekend.

* A partir du 1 septembre 1995 le prix de vente sera de 1.150 BEF.
Le prix de vente en souscription est en vigueur à condition que le montant total nous parvienne au plus tard le 31 août 1995.

** Cochez la case correspondante.

*** J'ajoute 150 BEF sur mon règlement pour recevoir mon colli en recommandé.
(En cas d'envoi simple WALDMAN décline toute responsabilité dans la non réception des cassettes expédiées.)

**** Facturation gratuite à partir d'une commande de 5 exemplaires.
Sinon les frais d'administration s'élevont à 500 BEF.

Datum/Date Handtekening/Signature

Organisatie Zeebrugge-Brugge'95

Erecomité opgericht ter gelegenheid van de viering van het honderdjarig bestaan van het Havenbestuur Brugge-Zeebrugge (MBZ)

Onder de Hoge Bescherming van Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Filip

Erecomité

Voorzitter : de Heer J. L. Dehaene,
Eerste Minister

Leden :

de Heer E. Di Rupo,

Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken en Telecommunicatie

de Heer J. Vande Lanotte,

Vice-Eerste Minister en Minister van Binnenlandse Zaken

de Heer M. Wathelet,

Vice-Eerste Minister en Minister van Landsverdediging

de Heer H. Van Rompuy,

Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting

de Heer E. Derycke,

Minister van Buitenlandse Zaken

de heer S. De Clerck,

Minister van Justitie

de Heer L. Van Den Brande,

Minister-President van de Vlaamse Regering, Vlaams Minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie

de Heer R. Moreels,

Staatssecretaris voor

Ontwikkelingssamenwerking

de Heer E. Baldewijns,

Vlaams Minister van Openbare Werken,

Vervoer en Ruimtelijke Ordening

de Heer L. Martens,

Vlaams Minister van Cultuur, Gezin en Welzijn

de Heer Divisieadmiraal W. Herteleer,

Stafchef van de Zeemacht

de Heer O. Vanneste,

Gouverneur van de Provincie

West-Vlaanderen

de Heer Kapitein-ter-zee

L. Vanden Eycken,

Provinciecommandant van West-Vlaanderen

Voor de praktische voorbereiding en de uitwerking van het ZB '95-programma werden een **Hoofdcmité** en een **Algemeen comité** opgericht, beiden onder het voorzitterschap van de heren P. Moenaert, Burgemeester van de stad Brugge en F. Ridder Traen, Voorzitter MBZ.

Het Hoofdcmité bestaat uit vertegenwoordigers van :

1) Stad Brugge :

Onder leiding van de Heren Schepenen M. De Langhe (Zeehaven Brugge en Toerisme) en Y. Roose (Cultuur en Onderwijs)

2) MBZ :

Onder leiding van de Heren Directeur-generaal P. Kerckaert en Inspecteur-generaal D. Duthieuw

3) Brugse Verenigingen :

Onder leiding van de Heer E. Schepens, Voorzitter VZW "Zeehaven Brugge"

4) Zeemacht :

Onder leiding van de Heren Kapitein-ter-zee, SBH Ch. Thibaut de Maisières, Vleugeladjutant van de Koning, Commandant Marine-operaties van de Zeemacht en Kapitein-ter-zee Boden, Commandant Opleiding van de Zeemacht.

Het **Algemeen comité** werd samengesteld door de leden van het Hoofdcmité en de voorzitters van alle comités en subcomités.

Deze comités en subcomités zijn elk verantwoordelijk voor een deelaspect van de organisatie.

Comité 1

Zeilevenement ZB '95

Voorzitter :

de Heer T. Nevens, Algemeen

Coördinator ZB '95

Dit comité omvat zes Subcomités :

• Operaties

(de Heer R. Creyne, Havenkapitein-Commandant)

• Logistiek en Transport

(de Heer D. Duthieuw, Inspecteur-Generaal MBZ)

• Verkeer en Veiligheid

(de Heer R. De Bree, Ere-Hoofdpolitie-commissaris)

• Pers, Publiciteit en P.R.

(de Heren M. De Langhe, Schepenen voor Toerisme en van de Zeehaven Brugge en L. Vande Kerckhove, Commercieel Directeur MBZ)

• Ontspanning en Plechtigheden

(de Heren Y. Roose, Schepenen van Cultuur en Onderwijs en L. Maertens, Adjunct van de Directeur MBZ)

• Financies en Budget

(de Heer E. Buyse, Hoofd Financiële dienst MBZ)

Comité 2

Historische evocaties

Voorzitter :

de Heer J. Decort,

Ere-Inspecteur-generaal MBZ

Banket Witte Roos

De Grote Parade

Reiefeesten

(Organisatie : Komitee voor Initiatief,

Voorzitter de Heer E. Claeys)

Comité 3

Officiële plechtigheden 100 jaar Zeehaven Brugge-Zeebrugge

Voorzitter :

de Heer J. Kimpe, Directeur MBZ

Academische Zitting

Uitgave boek

Commerciële of promotionele

evenementen

Comité 4

Brugse Verenigingen rond de haven

Doel :

het brede publiek bij de haven betrekken.

Voorzitter :

de Heer E. Schepens, VZW "Zeehaven

Brugge"

Tentoonstellingen

Speciale Postzegel

Havenkrant

Fotowedstrijd

Nacht van Zeebrugge

Winkelversieringen

Handelsgebuurttekingen

Leden van de Subcomités

Aernout M. Anthierens E. Aspeslag
Baes W. Bartier J. Bellaert Y.
Blondiau M. Bombeek W. Braet G.
Bryskère J. M. Cecat C. Ceulemans
Dacquin H. De Block J.M. De Clercq C.
Defays A. Defer Depestele R.
De Plecker J. De Raedt G. De Ridder D.
Deruyttere G. Desaegeer R. Desmet M.
De Wildeman J. De Wulf P. Dobbelaere
Drubbel J.P. Dumon M. Ferdinande A.
Goegebuer S. Hanssens P.
Hindrycks C. Jacobus S. Kerkhof W.
Louagie M. Maertens F. Maertens W.
Maly D. Manhaeve F. Martin J.
Margetic J. Michiels Mortier C.
Naert N. Neyts F. Noë P. Perneel E.
Pilaert Rotty R. Ruys P. Samyn
Seaux J. Sevrin L. Seys N. Sierens E.
Six Steel K. Timmermans L.
Trautzsch D. Van Acker P.
Van Coillie N. Vandenberghe J.
Vandenbussche J. Van den Eede
Vandevelde K. Vandepoele B.
Van Mullem A. Vansoye R.
Van Vlaenderen R. Van Zandweghe G.
Verbrugghe J. Vergult I. Verheyne A.
Vermeiren P. Verschaetse M.
Verschaeve P. Waeyaert F. Warnier B.

Algemeen Coördinator

De Heer T. Nevens

Algemeen secretariaat

De Heer W. Falleyn,
Adjunct van de Directeur MBZ
Mevrouw C. Debruyckere

De feestelijkheden van het jubileumjaar "Zeebrugge '95" worden georganiseerd met medewerking van :

Academia de Marinha van Portugal
Ambassade van Portugal in België
Aporvela, Lissabon, Portugal
De Belgische Zeemacht
Brugse Jaarbeurs
Brugse Zeil- en Yachtclub
Davidsfonds Brugge
Europacollege Brugge
Europese Commissie
Feestcomité Zeebrugge
Genootschap voor Geschiedenis ("Emulatie")
Handelsgebuurtekringen stad Brugge
Handelskring Ezelstraat VZW
Kamer voor Handel en Nijverheid voor het Noorden van West-Vlaanderen
Komitee voor Initiatief Brugge
Koninklijke Belgische Marine Academie
Nationale Commissie voor de Herdenkingen van de Portugese ontdekkingen, Lissabon, Portugal
"Nautica", Marineclub voor verzamelaars VZW
R.B.S.C.-Zeebrugge
Uitstraling Permanente Vorming/Vrije Universiteit Brussel (kern Brugge)
De Vrije Noordzeezeilers
VZW Octopus
Westtoerisme
Willemsfonds
WSV "De Brugsche Globetrotters"
WSV "Nacht van Vlaanderen"
Zeescouts St.-Leo Brugge

Steunverleners Zeebrugge '95

AFT (Andrew's Fruit Terminal)
Alcatel Bell
Alfa Dante Hotel Brugge
Belgian New Fruit Wharf
Belgische Bunkeroliemaatschappij
Breydel C.V. Havenloodsdiensten
CFE - Aannemingsmaatschappij
CTO (Combined Terminal Operators)
Electrabel
Firma Vermael en Zonen
Ford Motor Company (Belgium)



Iglo Ola
Het Loodswezen
MBG (Maatschappij voor Bouw- en Grondwerken)
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Waterwegen en Zeewezen
Probelgas - Primagaz
Proximus
Vedior Gregg NV
Vormingsinstituut voor K.M.O. Brugge
ZBM (Zeebrugse Behandelingsmaatschappij)

Colofon

Samenstelling en Algemene Coördinatie:

Louis Vande Kerckhove,
Commercieel Directeur MBZ
m.m.v. Sibylla Goegebuer

Grafische vormgeving:

Johan Mahieu, Brugge

Zetwerk en fotogravure:

Grafozet, Varsenare-Jabbeke

Druk:

Vansevenant, Poperinge

Foto's, tekeningen, plannen, kaarten

en andere afbeeldingen :

Algemeen Rijksarchief, Brussel

Arno Brys, Brugge

Belgische Zeemacht

Janka Bielak

Caisse Nationale des Monuments

Historiques, Paris

Cutty Sark Tall Ships' Races, Londen

Foto J. Breyne, Oostkamp

Antonio Gonçalves

Gruuthusemuseum, Brugge

Luchtfotografie Henderyckx, Izegem

Hollands Glorie, Rotterdam

Kunst- en Congressentrum Oud St.-Jan,

Brugge

Hugo Maertens, Brugge

Maritiem Museum "Prins Hendrik",

Rotterdam

MBZ fotoarchief

Mercator, vzw

Nautica, Marineclub voor

verzamelaars vzw

J. Taelman

Universiteitsbibliotheek, Gent

Sponsors Zeebrugge-Brugge '95

Baggerwerken
Decloedt en Zoon NV



BBL NV



Belgacom



Cobelfret NV



Cutty Sark
Scots' Whisky



De Lijn



Gemco NV



G.M.I.C.-Security



Katoennatie



La Libre Belgique



Het Nieuwsblad



N.M.B.S.



North Sea Ferries



P & O European Ferries



Roularta
Media Group



Sea-Ro Terminal NV
Zeebrugge



Unie van
Redding- en Sleepdienst NV
(U.R.S.)



Vlaams Commissariaat-Generaal
voor Toerisme



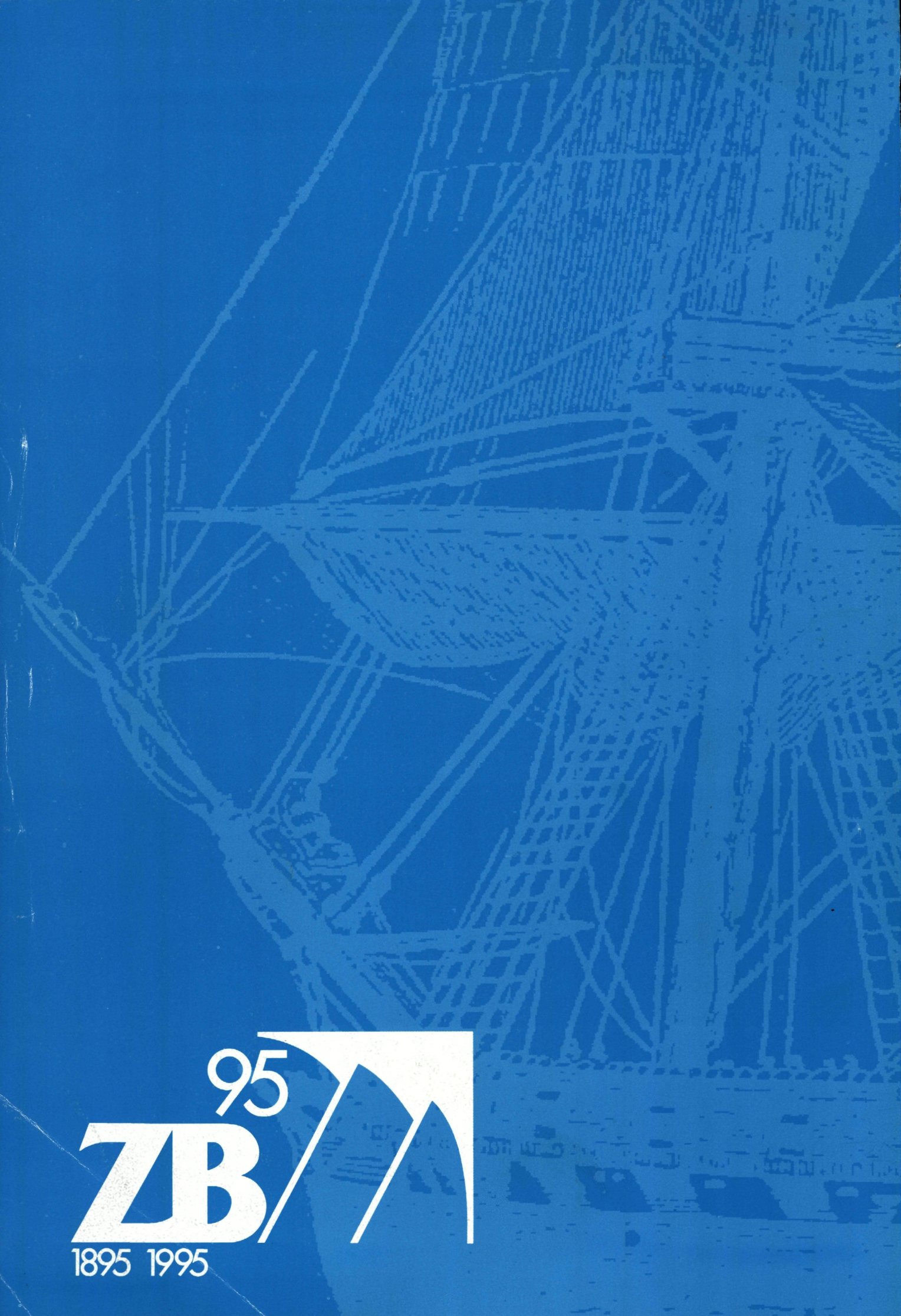
VTM





elle Paule - Etoile "hiver en rade de Brest."

1933 Arozen



95
ZB / 
1895 1995