



PB-PP
BELGIE(N)-BELGIQUE

Sint-Guthago Tijdingen

Maandelijks ledenblad van de
Geschied- en Heemkundige Kring



Sint-Guthago

Nr. 552

P209467

december 2023

Lidmaatschapsbijdrage België : 25 euro op rekening : IBAN BE82 8601 0615 5768;

BIC code: SPAABE22 (Centea). Lidmaatschapsbijdrage buitenland : 30 euro.

Uitgever : Fons Theerens, Jan Devischstraat 109, 8300 Knokke-Heist

Postkantoor van afgifte: 8300 Knokke-Heist 1

Geschied- en Heemkundige Kring Sint-Guthago

Werkgebied : de Zwinstreek

Maatschappelijke zetel : Fons Theerens, Jan Devischstraat 109, 8300 Knokke-Heist

Correspondentieadres : Caroline Terry, Kasteelstraat 69, 8340 Moerkerke

Het Bestuur :

Erevoorzitters :

François baron van der Elst, Spegelsweg 2, 8340 Oostkerke

Eric Huys*, Vierscharestraat 31, 8340 Vijvekappelle, tel (050) 361877

eric.huys@skynet.be

Voorzitster :

Caroline Terry, Kasteelstraat 69, 8340 Moerkerke, tel 050 500651

caroline.terry@telenet.be

Ondervoorzitter en kringarchivaris :

Marc De Meester*, Waterstraat 2d, 8300 Westkapelle, tel (050) 627486

de.meester.marc@skynet.be

Secretaris :

Fons Theerens*, Jan Devischstraat 109, 8300 Knokke, tel (050) 625309

fons.theerens@knokke-heist.eu

Penningmeesteres :

Nicole Vanden Weghe, Vissersstraat 22, 8340 Moerkerke, tel (050) 500180

Hoofdredacteur Rond de Poldertorens :

Noël Geirnaert*, Hugo Verrieststraat 5, 8000 Brugge, tel. (050) 336940

famgeirnaert@skynet.be

Leden :

Etienne Decaluwé, Keuvelhoekstraat 54, 8300 Knokke, (050) 601023

etienne.decaluwe@gmail.com

Johan Deckers, De Terp 8, 8301 Knokke-Heist, tel 0487 907771

johan.deckers@skynet.be

Thomas Hoeberigs, Westkapelsesteenweg 71, 8380 Dudzele, tel 0474 597158

thomas.hoeberigs@knokke-heist.be

Jan Hutsebaut, Berg 59, 9950 Waarschoot; jan.hutsebaut@damme.be

Jan Kamoen*, Vissersstraat 22, 8340 Moerkerke, tel (050) 500180

jankamoen@skynet.be

Jan Tilleman, Kleine Molenstraat 1A, 8380 Dudzele, tel 050 604135

jan.tilleman@telenet.be

* Zijn tevens lid van de redactieraad Rond de Poldertorens en St.-Guthago Tijdingen

Lidmaatschapsbijdrage 2024

Een nieuw jaar is weer in het verschiet en we vragen onze leden om zo vlug mogelijk hun lidmaatschapsbijdrage voor het jaar 2024 in orde te brengen.

Het lidgeld voor België voor gewone leden blijft ongewijzigd en bedraagt **25,00 euro**. Voor 40,00 euro en meer ben je erelid.

De bijdrage kan overgemaakt worden op het **rekeningnummer BE82 8601 0615 5768** van de Geschied- en Heemkundige Kring Sint-Guthago. BIC code: SPAABE22, met als mededeling "lidgeld 2024 en uw adres".

Instellingen en buitenlandse leden betalen 30,00 euro, over te maken op hetzelfde rekeningnummer.

Wij blijven er voor zorgen dat er jaarlijks 4 nummers van Rond de Poldertorens, met hoogstaande, kwaliteitsvolle en geïllustreerde artikels, verschijnen, evenals de Sint-Guthago Tijdingen. Ook de lezingen met interessante sprekers in de herfst- en winterperiode en de geleide bezoeken en wandelingen in de lente- en zomerperiode zullen in 2024 verder plaatsvinden.

Het bestuur vraagt om administratieve redenen (drukker en de post) om uw lidmaatschap in orde te brengen voor eind december.

We danken u voor de medewerking, het begrip en het vertrouwen in de vereniging.

Het bestuur

NB: mocht u al gestort hebben, dan is deze oproep natuurlijk niet voor u bestemd.

Verslag lezing Tredkranen in de Lage Landen van de 13de tot de 19de eeuw

Op 26 november waren er 44 geïnteresseerden voor de lezing over tredkranen in de Lage Landen. We leidden de spreker als volgt in : *Dirk Anthierens is emeritus hoogleraar aan de ingenieursopleiding van de Universiteit Antwerpen waar hij departementshoofd was. Hij specialiseerde zich in de geschiedenis van de hijstechniek en heeft een uitgebreide databank opgebouwd van de tredkranen in de middeleeuwse havens en de tredlieren in kerken en kathedralen.*

Die uitvindingen kwamen tot ontwikkeling in de 13^{de} eeuw, niet toevallig in de hoogconjunctuur van de 12^{de}-13^{de} eeuw. West-Europa kende een mild klimaat en betere oogsten. Daardoor konden de boeren hun landbouwoverschot op de stedelijke markt brengen. De steden groeiden spectaculair en in Vlaanderen woonde 40% van de bevolking in steden. Gent, Ieper en Brugge telden elk meer dan 50.000 inwoners terwijl een middeleeuwse stad elders gemiddeld maar 10.000 inwoners telde. De Brugse voorhaven Damme had eind 13^{de} eeuw 5 à 7.000 inwoners. Dat waren vooral havenarbeiders en kooplieden en om zwaardere voorwerpen te kunnen laden en lossen investeerde het kapitaalkrachtige stadsbestuur en dat van Brugge in een goede haveninfrastructuur en een “enghien” zoals de Dammenaars hun tredkraan noemden.

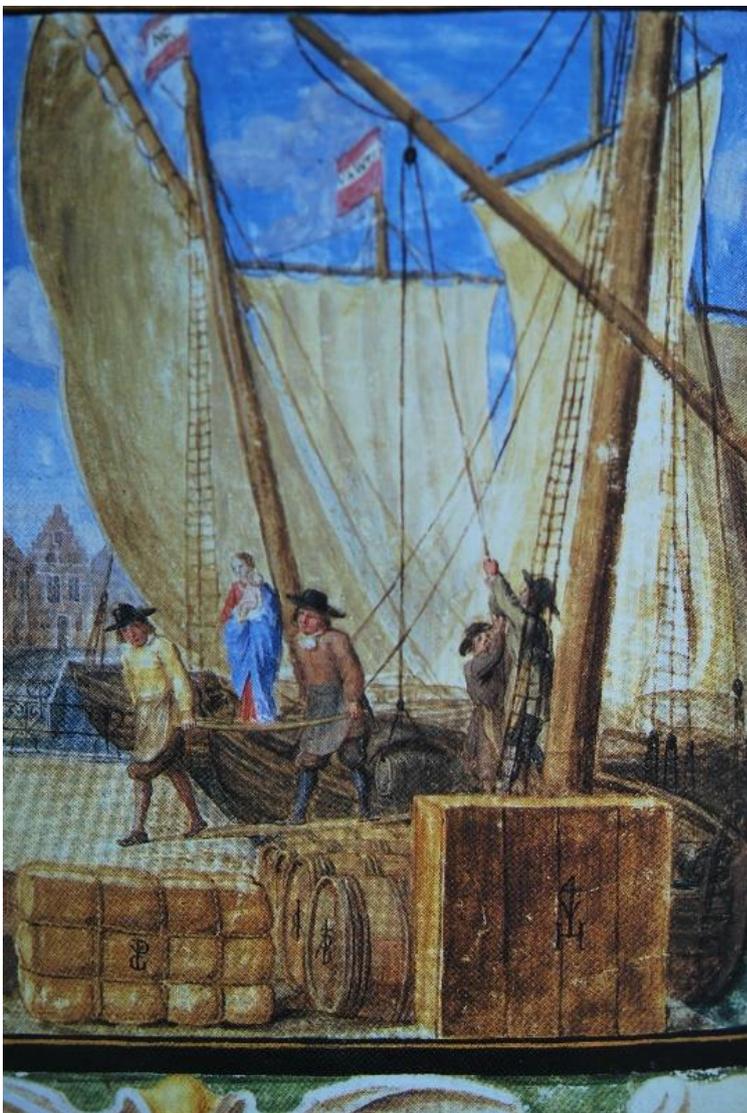
Daarna gaf ik het woord aan Ingenieur Dirk Anthierens om de werking en verspreiding van de “enghiens” te bespreken.

De eerste vermelding van een tredkraan vinden we terug in een Latijnse tekst uit 1244 waarin het Middelnederlandse woord “crane” staat. De tekst gaat over de toelating aan de kooplui van Lübeck om hun koopwaar aan gunstige tarieven te laten laden en lossen met behulp van de kraan aan ‘t Gein, een voorhaventje van de stad Utrecht. Het woord “crane” (een geluidsnabootsing van de kraanvogel) zou ingang vinden in vele Scandinavische talen en in het Russisch en het Engels via de Hanze. In het Frans evolueerde het woord “crane” naar *grue*. “Crane” verwijst naar de giek van de kraan die op de hals van een kraanvogel lijkt. Vandaar dat de giek

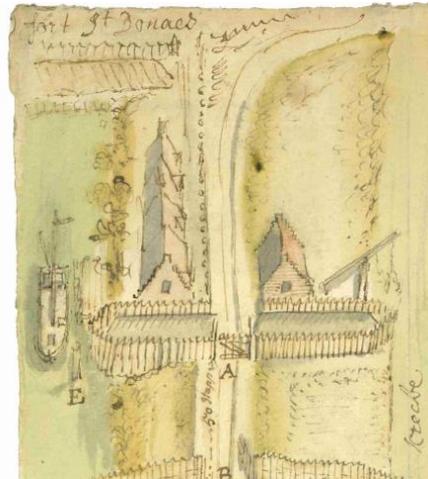
van sommige tredkranen zoals de Brugse versierd werden met afbeeldingen van kraanvogels.

Eerst besprak Dirk Anthierens voorloper van de tredkraan: de wipkraan. Die was al in het oude Egypte in gebruik. Door het draaipunt kon de kraan roteren, maar niet meer dan 90° want anders viel de man die het tegengewicht bediende in het water. (Dat gold trouwens ook voor de latere tredkranen).

De volgende stap was dat men een touw liet lopen over een wiel (katrol) dat men aan een hijsbalk vastmaakte. De oudste afbeelding dateert uit de 9^{de} eeuw (de Barberini-psalter) in het Byzantijnse Rijk. Door de katrol aan de ra van een schip te monteren kon de scheepsbemanning de goederen gemakkelijker laden en lossen zoals afgebeeld op een Brussels manuscript uit 1675.

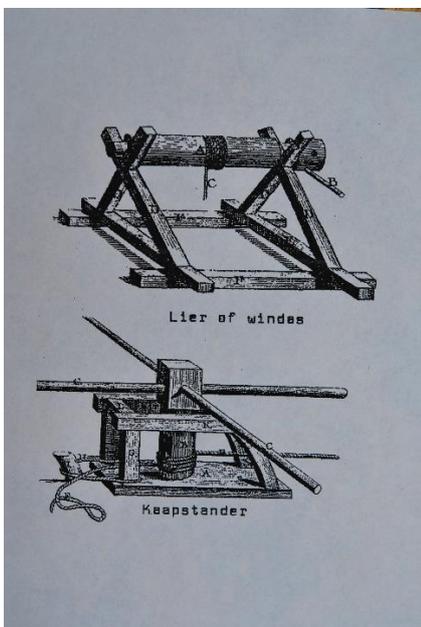


De meest ingezette hijskraan was een dubbele galgkraan met twee wielen, hier afgebeeld op een retabel uit Stavelot uit 1150.



Een late afbeelding van een wipkraan in ons gebied vonden we op de dijk tussen het Zwin en de Verse Vaart bij fort Sint-Donaas uit 1746. Dit was een heel eenvoudig model met een tegengewicht.

Als alternatieve oplossing werd het touw op een horizontale trommel opgewonden. Het nadeel van deze windas of lier was dat die trommel hoog genoeg moest staan opdat de handspaken niet tegen de grond zouden komen.



Daarom vond men de kaapstander uit met verticale trommel en horizontale handspaken. Die kon men langer maken zodat men er meer kracht kon mee uitoefenen met dezelfde mankracht.

Tredkranen - waarbij de kraankinderen a.h.w. in een grote tredwiel lopen - werden al vermeld in een tekst uit de 3^{de} eeuw v. Chr., maar het is niet duidelijk of het hier ging over het lanceren van een idee dan wel of het de beschrijving was van een realisatie. Vitruvius (1^{ste} eeuw v.Chr.) beschreef duidelijk een tredkraan. De Romeinen die in de 1^{ste} eeuw n. Chr. de Pont du Gard bouwden gebruikten al zo'n tredkraan, maar in de vroege middeleeuwen ging de kennis van de techniek verloren. Het waren monniken die, na het lezen en kopiëren van Vitruvius' handschrift, de tredkraan uit de vergetelheid haalden. Vanaf de 11^{de} eeuw werd de tredkraan gebruikt voor de bouw van abdijen, vanaf de 13^{de} eeuw ging de verspreiding heel snel door de ontwikkeling van de (haven)steden en de bouw van gotische kerken. Ze werden op de grond in elkaar gestoken, dan uit elkaar gehaald en de aparte stukken werden naar boven getakeld waar ze terug in elkaar gestoken werden. In vele kerken, zoals in de Brugse OLV-kerk, staat de tredlier er nog, simpelweg omdat het teveel moeite kostte om ze af te breken en ze hoog in de toren niemand storen en ze eventueel later nog behulpzaam kan zijn bij herstellingswerken. In kerken werden meestal tredlieren gebruikt i.p.v. tredkranen.

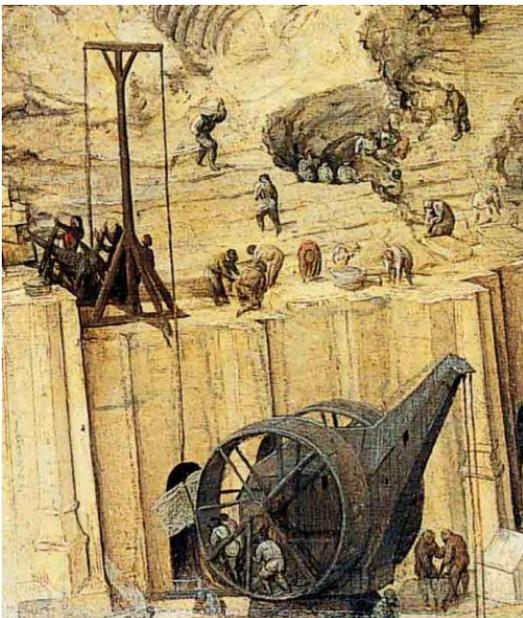
Voordeel van het tredwiel was de grotere hijskracht door de verhouding van de diameter van de trommel tot de diameter van het tredwiel (1 op 6) en het feit dat er verscheidene mannen er samen in kunnen lopen. Het middeleeuwse rad had een diameter van ca. 4 m. Het nadeel van de tredkraan was dat er geen rem op stond: er was veel oefening nodig om de 'ton' in gang te trappen en dan zachtjes af te remmen door in tegenovergestelde zijde te stappen. In Guédelon (Yonne, Frankrijk) waar re-enacters een burcht volgens de oude technieken van nul opbouwen, werd ook een tredkraan nagemaakt, maar daar werd uit veiligheid voor de bediener een rem voorzien op het wiel.



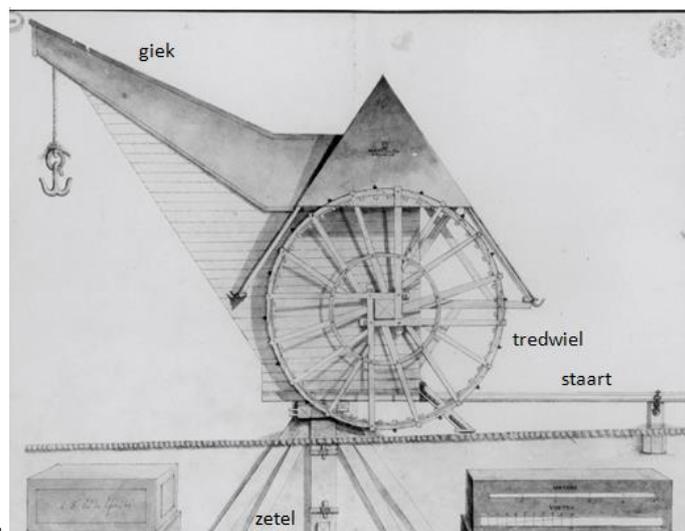
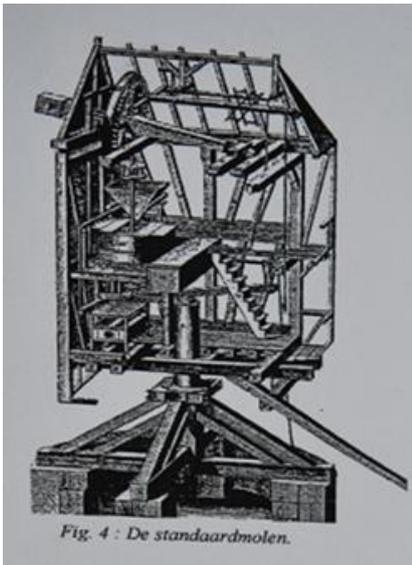
De kraankinderen waren overigens geen kinderen maar kleine, sterke mannen. In de kerken waren ze bij voorkeur blind om op hoge hoogte geen hoogtevrees te hebben. In de Brugse OLV-kerk stond de tredlier op 70 m hoogte.

De oudste vermelding in van een tredkraan, *magna rota*, dateert van 1225 in een Frans manuscript, 1244 in de Lage Landen (Utrecht). De oudste illustratie dateert van 1240.

Er waren verschillende types tredkranen; Pieter Breughel de Oude beeldt in zijn *Toren van Babel* maar liefst 7 verschillende soorten af. Hij haalde overigens zijn idee voor de Babelse spraakverwarring in Antwerpen – waar toen niet alleen Antwerps werd gesproken - en beeldde de Antwerpse tredkraan af. Dat was de tweede gekende kraan (Utrecht 1244, Antwerpen 1263, Damme 1269, Dordrecht 1277, Brugge 1288, Brussel en Hamburg 1291) .

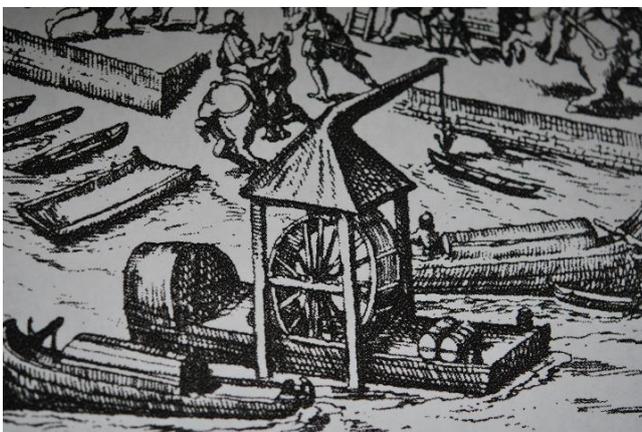


De eerste kranen waren open : het mechanisme was nog niet dichtgetimmerd. De standaardtredkranen waren verwant aan de windmolens want ze konden met behulp van de staander of staak geroteerd worden. De eerste kraanbouwers waren overigens molenbouwers, later kwamen er gespecialiseerde kraanbouwers. De kranen en molens werden gedraaid door aan de staart te duwen. Die was verbonden met het kraanhuis. Heel het gevaarte kon draaien. Het verschil was dat een molen maar één of twee keer per dag naar de wind gedraaid moest worden en de kraan tot 40 keer moest roteren per uur. Om de taats (d.i. het rotatiepunt) vlot te laten werken werd er varkensvet aan gesmeerd. Een ander verschil met de molen is dat de staak- of standerdmolen op 4 blokken (teerlingen) staat en de kraan



in een stenen kade is ingewerkt.

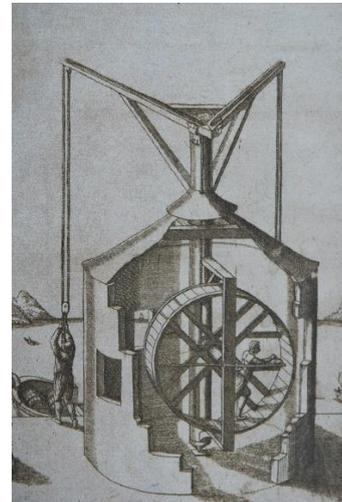
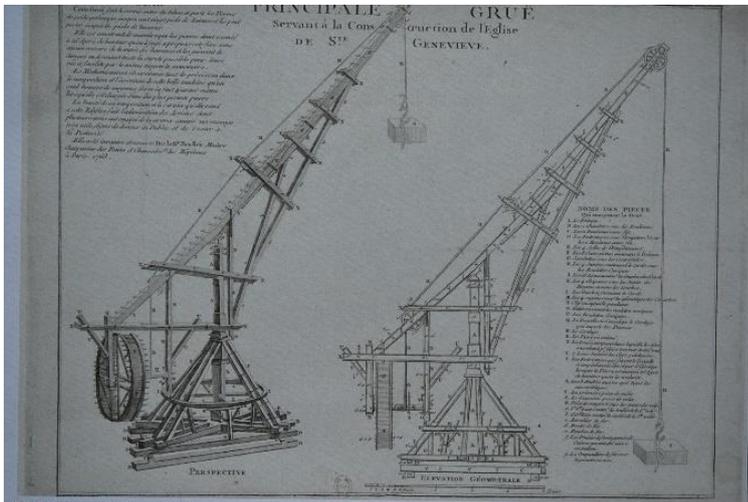
Als er geen kade was, maar een natuurlijke oever, dan maakte men gebruik van een schipkraan. Die kraan was op een ponton gemonteerd dat midden op de waterloop lag.



Antwerpen had een vaste kraan : het kraanhuis en de tredwielen konden niet meedraaien. In Gdansk is de vaste kraan tot op vandaag behouden. Ze fungeerde

ook als waterpoort en heeft daarom twee tredwielen: één om lasten te dragen en één om de stadspoort op te hijsen.

Elk land had zo zijn eigenheden. Bij het Franse type tredkraan werd de giek roterend gemonteerd op een vaste staander, terwijl het tredwiel er achteraan haaks op geplaatst is.



Ook de Duitse tredkranen (rechts) hadden specifieke kenmerken. De giek (vast aan het dak van het kraanhuis) en het tredwiel zijn gemonteerd aan een verticale staander die onderaan in een taats kan roteren.

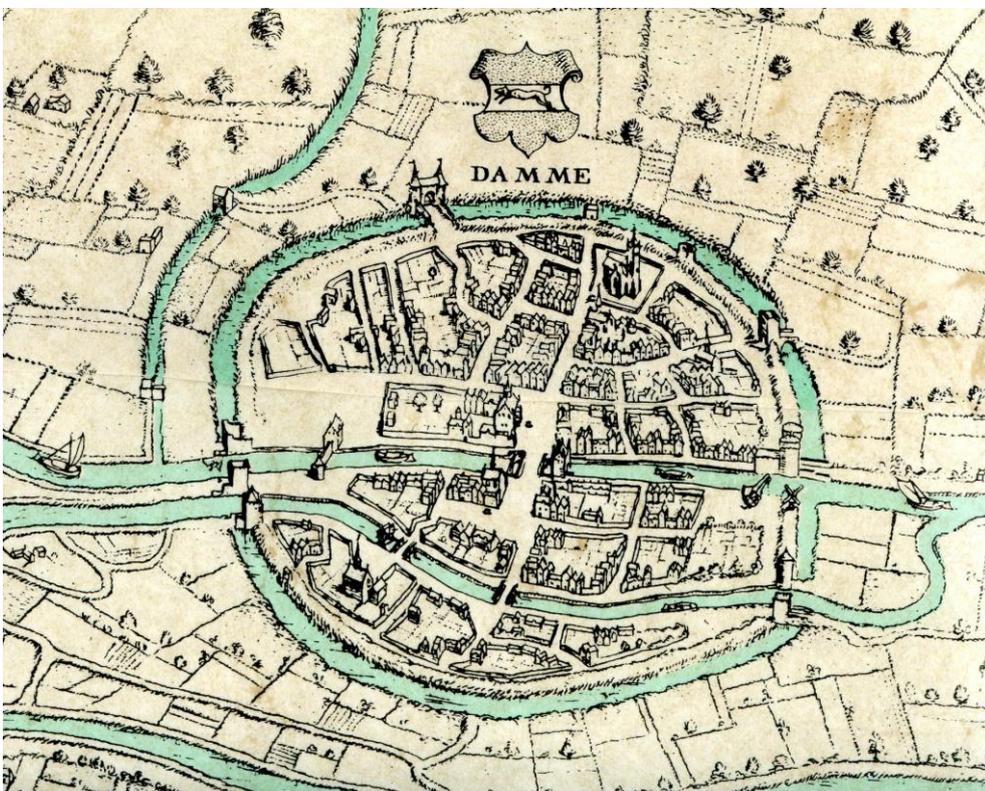
Dirk Anthierens rekende uit dat een kogge van 60 ton met vaten van 1000 kg (900 liter wijn) op 4 uur kon gelost worden want per uur konden ongeveer 15 vaten behandeld worden. In elk tredwiel moesten tenminste twee kraankinderen zware arbeid uitoefenen.

In een derde luik overliep Dirk nog de evolutie van een reeks havens in de Lage Landen waarin er kranen stonden.

Eerst behandelde hij Brugge-Damme-Sluis. In Brugge stond de kraan in 1288 op de Markt, maar toen daar vanaf 1297 de Waterhalle gebouwd werd, verhuisde ze naar het Kraanplein; dat ligt nabij de Schouwburg. Simon Bening tekende in 1520 de kraan met twee tredwielen. Die verdubbelden de draagkracht want nu konden vier extra kraankinderen meetrappen en kon een extra wijnvat opgetild worden.

Ook in Damme verhuisde de kraan: in 1269 stond ze voor de eerste houten Speye in de getijdenhaven. In het kader van het project Verdwenen Zwinhavens werd een reconstructietekening gemaakt van Damme in 1295. Er staan twee foutjes op: de

Damse kraan was toen nog een open constructie i.p.v. dichtgetimmerd en de tonnen hadden nog geen metalen beslag: de duigen werden opgespannen door wilgentakken.



Op 16^{de} eeuwse kaarten zoals die van Marcus Gerards, staat een nieuwe kraan afgebeeld (opgericht in 1392) op de kade langs het Reiekanaal achter de Grote Speye nabij de molen. Dan is Damme al lang geen overslaghaven van zeeschepen naar schuiten meer. Die rol was al op het einde van de 14^{de} eeuw weggelegd voor Sluis want door de geleidelijke verzanding van het Zwin konden grote koggen niet meer tot Damme opvaren en gebeurde de overslag in Sluis. In 1323 werd de tredkraan van Sluis verwoest door de Bruggelingen die heel Sluis in brand staken om te verhinderen dat de voorhaven zou floreren en ook als handelsplaats zou gaan fungeren. Merkwaardig genoeg slaagde Sluis er nadien niet meer in een tredkraan te bouwen terwijl ze wel meer en meer de overslaghaven werd en er bovendien in Damme en Brugge wel nog grote tredkranen stonden.

Dirk Anthierens besloot de lezing met oude foto's van tredkranen. De laatste kraan die in de Lage Landen op de schroot ging was die van Mechelen in 1887. Ze had in de loop der eeuwen vele herstellingen en verbeteringen ondergaan. De diameter van het tredwiel vergrootte van 4 m naar maar liefst 7 m zodat de hijskracht bijna verdubbelde. De voordracht duurde twee uur maar bleef boeien dank zij de massa afbeeldingen en de gevatte commentaar van de spreker.

Verslag voorzitter Caroline Terryn



Koninklijke Heemkring Cnocke is Hier viert 50-jarig bestaan met Expo “Venster op het verleden” in het Cultuurcentrum Scharpoord

Van **zaterdag 2 december 2023 tot 21 januari 2024** organiseert onze zustervereniging de Koninklijke heemkundige kring Cnocke is Hier de tentoonstelling Venster op het verleden. Stap in de teletijdmachine en laat je voeren naar het verleden van Knokke-Heist. Naar aanleiding van hun vijftigjarig bestaan vertelt Heemkring Cnocke is Hier vier boeiende verhalen.

Van Zeeweg tot Lippenslaan

De ontwikkeling van de eerste handelsstraat in de badstad vanaf 1887 tot 1987: de straatinrichting, de specifieke bebouwing en de middenstand. **Verdwenen Hotels**
In 1939 telde Knokke-Heist 200 hotels, nu nog slechts een twintigtal

Cottage- en villabouw in het Zoute

Bij het ontstaan van het residentiële Zoute in 1908 was de cottagebouw kenmerkend. In het interbellum werd de landelijke stijl toegepast vermengd met Art Deco elementen.



Decor voor Kunstschilders

Tientallen kunstenaars uit binnen- en buitenland ontdekten vanaf 1883 de wijken *Oud Zoute*, *'t Kalf* en *de Maeger Schorre*.

In het kader van deze expo brengt Danny Lannoy op **zondag 17 december 2023 om 10 uur en woensdag 20 december 2023 om 19.30** uur de gratis lezing 'Rivaliteit tussen Verwee en Ensor'.

Elke zondag om 10 en 10.30 uur kan je de expo gratis bezoeken met gids.

Inschrijven voor de lezing en gidsbeurten kan in het onthaal van Cultuurcentrum Scharpoord, via cc.ticket@knokke-heist.be of 050 63 04 30.



Jean-Luc Meulemeester bepreekt op 25 februari 2024 de symboliek in Jan van Eycks schilderij *Kanunnik Joris van der Paele aanbidt Jezus in aanwezigheid van O.-L.-Vrouw, Sint-Joris en Sint-Donaas* uit 1436.