



DIY pakket Vracht voor NT2 (CVO en Basiseducatie)

Met dit pakket kun je als leraar Basiseducatie of CVO de tentoonstelling 'Vracht' zelfstandig bezoeken met je klas.

In dit pakket vind je:

1. De zaalteksten. Deze teksten kunnen je helpen om het bezoek inhoudelijk voor te bereiden.
2. Een aantal suggesties om het bezoek voor te bereiden in de klas.
3. Een aantal opdrachten die je met de cursisten kunt doen in de tentoonstelling.

1. Teksten Vracht

Deze tentoonstelling neemt je mee in de kleurrijke geschiedenis van de zeevaart en de wereldhandel.

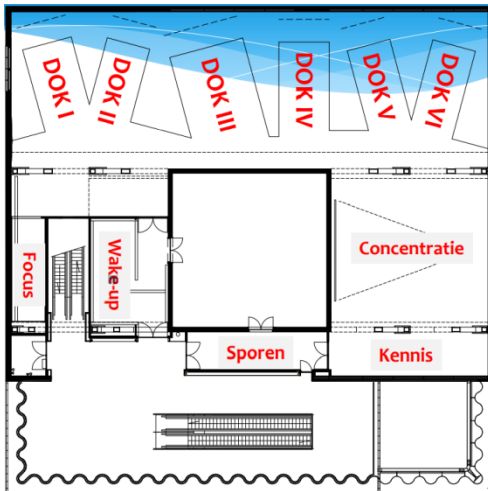
Waar liggen de vroegste wortels van de havenstad Antwerpen? Welke vrachten gaan sinds eeuwen de stad in en uit, en wat vervoeren de containerschepen die vandaag de dokken aandoen?

Wie vertrok er in Antwerpen, en met wie kwamen deze reizigers op hun overzeese tochten in contact? Hoe verliepen die ontmoetingen echt? Was het gelijke handel of uitbuiting? Zeevaart bracht rijkdom in Antwerpen, maar welke sporen liet dat elders na?

Antwerpen is ook vandaag één van de grootste Europese havens. Zijn de haven en de handel klaar voor de toekomst?

'Vracht' is het verhaal van een haven in de lange geschiedenis van de globalisering. Van de Vikingen tot vandaag. Een verhaal over glansrijke periodes en aparte ontmoetingen, maar ook over de schaduwkanten van economische groei.

Overzicht van de tentoonstelling



Een kort overzicht van de verschillende periodes in de geschiedenis van de Antwerpse haven vind je in de **focusruimte**- samen met een interactieve kaart die de ontwikkeling van de Antwerpse haven door de eeuwen heen toont:

1

Er zijn in Antwerpen sporen uit de Gallo-Romeinse tijd gevonden, maar het oudste grondplan van de stad, een halve cirkel, doet erg denken aan typische Vikingnederzettingen. Barnsteen was een van de producten die de Vikingen met het Europese vasteland verhandelden.

2

In de middeleeuwen nam de trafiek in de haven toe. Een eigen kraan was onontbeerlijk. Dit is een model van de allereerste Antwerpse kraan. Mensen liepen in het rad om de kraan te doen werken. Het 'kranenhoofd' bleef eeuwenlang de laad- en losplaats bij uitstek voor zware scheepsvrachten. Via de kleine binnenwaters van vlieten en ruien reikte de haven tot in het stadshart.

3

Portugese, Spaanse, Italiaanse en Turkse schepen deden Antwerpen aan met vrachten uit de hele wereld, waaronder Venetiaans glas. Deze fragmenten zijn aangetroffen in de Antwerpse bodem. In de 16de eeuw breidde de haven uit naar het noorden met nieuwe vlieten.

4

Napoleon Bonaparte had plannen om het strategisch gelegen Antwerpen uit te bouwen tot een militaire dokkenhaven. De deels uitgevoerde plannen leidden in de 19de eeuw tot een nieuwe bloei van Antwerpen en zijn haven.

5

Antwerpen wordt eind 19^{de} eeuw de doorvoerhaven voor de kolonie in Congo. Kolonisten en bouwgoederen gingen hier het schip op. Koloniale goederen (ivoor, rubber) kwamen België binnen. Het ging om ruwe en bewerkte grondstoffen, maar bijvoorbeeld ook om decoratief ivoorsnijwerk, voor de export gemaakt in de Belgische kolonie Congo.

6

De haven groeit verder en duizenden arbeiders houden haar mee draaiende. Tot niet eens zo lang geleden gebruikten dokwerkers haken om zware zakken koffiebonen en balen katoen op hun schouders te lichten.

7

De haven verwijdt zich steeds meer van de stad. Die is niet langer het decor van de ferm gegroeide haven, die zich kilometers ver noordwaarts uitstrekt. In containers vervoert men vandaag de dag zowat alles: van voedsel tot elektronica, van kleding tot scheepsmotoren.

De verschillende periodes in de geschiedenis van de Antwerpse haven worden meer uitgewerkt in de 'dokken'.

[DOK I](#)

Van Romeinen en andere vreemdelingen

Dankzij de archeologie weten we steeds meer over de oorsprong van Antwerpen. Vaak diep onder de grond, maar soms ook vlak onder het straatoppervlak, vinden archeologen resten van een *vicus* of nederzetting uit de tweede of derde eeuw.

Vondsten als het Janusflesje, de beker en het rijkversierde aardewerk duiden op welgestelde Gallo-Romeinse bewoners. Maar waren zij ook de stichters van Antwerpen? Net over de grens, in Zeeland, zijn drie gouden munten van rond het jaar 600 bekend met daarop de naam ANDERPVS. Dat is de vroegst bekende naamsvermelding van de nederzetting.

Mogelijk hebben Vikingen hier ruim twee eeuwen later voet aan wal gezet en Antwerpen laten verrijzen als strategisch gelegen handelshaven. Een stevige omwalling beschermde de jonge burchtstad tegen invallen.

Vikingen: de eerste wereldhandelaars

De Vikingen waren ervaren zeelieden en ware wereldreizigers. Hun invloedssfeer bestreek in de vroege middeleeuwen zowat een kwart van de aarde. Sporen van hun cultuur worden aangetroffen van Groenland tot Zuidwest-Rusland, van Noorwegen tot Sicilië.

In dat ruime gebied verhandelden ze allerlei vrachten. Noorse huiden en pelsen werden ingeruild voor Vlaamse wol. Uit het Zwarte Zeegebied werd ruwe koper in plakken ingevoerd en uit het Oostzeegebied namen ze barnstenen sieraden of gebruiksvoorwerpen mee. Vanuit West-Europa werden graan, keramiek en wijn, molenstenen en wapens getransporteerd. De Schelde vormde toen al een toegang tot het achterland van de Noordzeekust.

Uit hun Groenlandse kolonie brachten Vikingen walrusivoor mee. Dat kostbare materiaal werd tot in de late middeleeuwen verhandeld en verwerkt tot sieraden of devotiebeeldjes. Olifantsivoor werd pas eeuwen later gebruikelijk, vanaf de tijd van de handel met Afrika.

Vikingen: plundersaars of handelaars?

De Vikingen blijven tot de verbeelding spreken. In 836 zouden ze de Antwerpse burcht met de grond gelijk hebben gemaakt. Archeologische bewijzen daarvoor zijn er niet, maar hun imago van brandstichtende plundersaars overheerst tot op vandaag. In elk geval: de Schelde was voor Vikingen een van de toegangspoorten tot de Lage Landen.

Het beeld van de Vikingen was lange tijd eenzijdig. De reden is dat ze vaak de rijke kerken leegroofden en de monniken waren vaak de enigen die erover konden schrijven.

De Vikingen waren in elk geval geboren handelaars. Arabische diplomaten en handelsreizigers vertelden over hun goede handelscontacten én hun bewondering voor het Scandinavische volk.

DOK II - Middeleeuwse vrachten

Vanuit zee de Schelde op

In de late middeleeuwen was Brugge de belangrijkste handelsstad in Noordwest-Europa. Ook de Hanze, een Duits samenwerkingsverband van handelssteden, had er een kantoor. Maar de Brugse haven verzandde geleidelijk aan en Antwerpen werd beter toegankelijk vanuit de zee. Dat kwam omdat de loop van de Schelde zich stilaan verlegde.

Antwerpen bloeide dankzij het monopolie op de opslag van onder meer zout, Engelse wol en aluinsteen, die werd gebruikt bij het kleuren van textiel. Ook hout was een belangrijk invoerproduct. Voor de bouw van kerken, schepen en (pak)huizen was men afhankelijk van de houtinvoer uit de Baltische staten, Finland en Rusland. Dat kwam omdat de meeste West-Europese oerbossen inmiddels verdwenen waren.

De Hanze en haar kogges

Het koggeschip was het succesnummer van de Hanze. Een kogge was solide, compact en wendbaar. Het schip leende zich goed voor de Noord- en Oostzeevaart en voer ook naar het Middellandse Zeegebied.

De Hanze was een laatmiddeleeuws samenwerkingsverband van vroeg-Duitse handelsposten. Het strekte zich uit over het hele Noord- en Oostzeegebied. In Londen, Brugge en (later) Antwerpen, Bergen en Novgorod kwamen officiële handelskantoren.

De samenwerking leidde ook tot wederzijdse culturele beïnvloeding: in de gebouwen, de taal en de kleding van mensen die woonden in de kustgebieden waar de Hanze handel dreef. Het rood-wit van de Hanze vlag komt ook terug in het Antwerpse stadswapen.

Kogges vervoerden vanuit de Baltische Staten voornamelijk hout, maar ook huiden, hars, vlas, honing, meel en rogge. Vanuit de Lage Landen brachten de schepen linnen en gefabriceerde goederen naar de Baltische Staten, en vanuit Zweden haring, koper en ijzer.

De Deurganck-kogge

Bij het graven van een nieuw dok in de Antwerpse haven stootte men in 2000 op een middeleeuwse kogge en in 2002 op een tweede. Beide schepen lagen ondersteboven. Ze zijn vrij goed bewaard.

Zeker het grootste schip is bijzonder: dit is de oudste kogge, en ook een van de grootste én meest volledige van de twintig die in Europa zijn teruggevonden. Waar het schip precies gevaren heeft en welke vrachten het vervoerde, weten we helaas niet.

Onderzoek naar het schip leverde interessante informatie op: het hout blijkt in de winter van 1325 te zijn gekapt in het Noord-Duitse Nedersaksen. Het touw, ofwel breeuwsel, waarmee de naden tussen de planken werden gedicht, is Scandinavisch. De kogge heeft zeker vijftig jaar gevaren en eindigde in Antwerpen op wat een 'scheepskerkhof' zou zijn geweest.

De Vlaamse Overheid heeft het schip onder haar hoede. De scheepsplanken worden gespoeld en geconserveerd, waarna het schip weer in elkaar gezet kan worden

DOK III

Overzeese luxe en slavenhandel

In de 16de eeuw had Antwerpen Brugge verdrongen als belangrijkste havenstad. Ook het Hanzekantoor verhuisde naar de Scheldestad. De haven floreerde en werd vernieuwd, de stadsbevolking nam exponentieel toe en werd kleurrijker.

Spanjaarden en Portugezen brachten onder meer specerijen mee uit hun veroverde gebieden in Latijns-Amerika, Afrika en Azië. Nieuwe producten – vaak het resultaat van plundering en slavenarbeid – maakten een groot deel van de vracht uit. Antwerpen plukte de vruchten van deze handel en speelde bijvoorbeeld een grote rol in de industriële verwerking van suiker. Wie rijk was, kon zich ook overzeese luxeproducten veroorloven, zoals kostbare kleurstoffen, goud, zilver, diamant, porselein en olifantsivoor.

De vracht bestond niet enkel uit goederen. Portugezen charterden vanuit Antwerpen schepen voor de slavenhandel aan de westkust van Afrika en de doorvoer van tot slaaf gemaakte mensen naar Zuid-Amerika.

Antwerpen wereldstad

Rond 1500 zochten de Portugezen naar nieuwe overzeese handelsroutes. Op hun tocht naar het oosten stichtten ze langs de West-Afrikaanse kust handelsposten. Hier dreven ze ruilhandel met Afrikaanse leiders: in specerijen, ivoor, goud en tot slaaf gemaakte mensen.

Vorsten van bloeiende koninkrijken als Kongo en Benin kwamen voor het eerst rechtstreeks in contact met Europese zeelui. Die contacten lieten sporen na in interculturele voorwerpen.

De Portugese familie Ximenes was in deze handel actief vanuit Lissabon en Antwerpen. Zij verscheepte Afrikaanse slaven die werden ingezet op Zuid-Amerikaanse suikerrietplantages. Afrikanen werden ook als huispersoneel voor Antwerpse families aangevoerd. Het Antwerpse stadsrecht liet echter geen slaven toe, zoals in Spanje en Portugal.

Vanuit de verre gebieden kwamen nieuwe materialen voor Antwerpse ambachtlieden, onder wie kabinetmakers. Hun kunstkabinetten waren vanaf de 16de eeuw hét toonbeeld van een welvarende levensstijl. Deze pronkkasten bevatten rariteiten uit de hele wereld. De eigenaar pakte zo uit met zijn kennis van de toenmalige wereld.

Vreemdeling in de stad

In 1520 reisde de befaamde Duitse kunstenaar Albrecht Dürer met zijn vrouw naar de Lage Landen. Hij moest zijn aanstelling bij de jonge keizer Karel V zeker stellen. Dürer verbleef acht maanden in Antwerpen.

Dürer ontmoette vele kunstbroeders, onder wie Quinten Matsijs. Als aanhanger van Luther had hij bijna uitsluitend contact met Duitse en Portugese protestanten en joden die de vervolging in Spanje en Portugal waren ontvlucht. Dürer maakte vele portretten van de cultureel diverse bevolking en een paar schilderijen. Ook tekende hij stadsgezichten.

Tijdens zijn bezoek aan het middeleeuwse stadhuis zag Dürer pas opgegraven walvisbeenderen. Hij schreef in zijn dagboek: 'Ik heb in Antwerpen de beenderen van de grote reus gezien. Het been boven de knie is vijf en een halve voet lang, [...] zwaar en dik; dit geldt ook voor zijn schouderbladen – één ervan is breder dan de rug van een sterke man – [...] de man is 18 voet [ca. 5,40 meter] lang geweest, heeft in Antwerpen geregeerd en grote wonderdaden verricht...' (Albrecht Dürer, *Reis naar de Lage Landen*, 1517-1522)

Schatten uit het veroverde 'Gouden Land'

Als Albrecht Dürer door de Lage Landen reist, zijn in het Brusselse paleis van keizer Karel V net de eerste goudschatten uit Mexico gearriveerd. Dat is een jaar eerder door de Spanjaarden veroverd. Dürer bezoekt de tentoonstelling van de schatten.

Dürer schrijft over de 'dingen die naar de koning zijn gezonden uit het Gouden Land': 'Een grote, gouden zon ter grootte van een vaam [ca. 2 meter], een maan uit zuiver zilver van dezelfde grootte [...]. Het een al fascinerender dan het andere. Alles wordt geschat op minstens 100.000 florijnen. Nooit in mijn leven was ik zo onder de indruk van wat ik zag. Ik zag er kunstwerken van ongekeerde schoonheid en ik was onder de indruk van het vakmanschap van deze mensen. Het is te fabelachtig om onder woorden te brengen.'

Later zou veel geroofd goud en zilver uit Midden- en Zuid-Amerika worden omgesmolten. Het zorgde mee voor de rijkdom van het Spaanse rijk, waartoe ook de Nederlanden toen behoorden, en voor de nodige oorlogsmiddelen.

Botsing van culturen

In 1519 kwam de Spanjaard Hernan Cortés met zijn manschappen in Mexico aan. Toen zij de Aztekenhoofdstad Tenochtitlan betraden, telde die zo'n 200.000 inwoners. Meer dan welke stad in Europa ook. Dat maakte indruk, maar toch verwoestten de Spanjaarden de

stad. Op de ruïnes staat nu Mexico-Stad. De Spaanse verovering kostte door oorlog en ziekte aan ten minste 18 miljoen Zuid-Amerikanen het leven.

De eerste ontmoeting tussen Azteken en Spanjaarden moet voor beiden een moment van verwondering zijn geweest. De inheemse mensen zagen een geharnast gezelschap met onbekende, vuurspuwende wapens. De Spanjaarden waren onder de indruk van de vele gouden sieraden en de kleurrijke kleding van vogelveertjes.

Azteken kenden het mensenoffer: een strikt geregeld ritueel dat het voortbestaan van mens en natuur verzekerde. Het bloed was een offer aan de aarde en de voorouders. Dat was in Europese ogen een gruweldaad, die zo snel mogelijk moest worden uitgebannen en vervangen door het christelijk geloof. Dat moet voor de Azteken bizar zijn geweest: een bloederige Christus aan het kruis, was dat niet ook een mensenoffer? Ook bedoeld om nieuw leven te brengen?

Antwerpen, internationaal kruispunt

***Antwerpia in Brabancia*, een schilderij uit de vroege 16de eeuw, toont Antwerpen op zijn hoogtepunt. De stad was toen een internationaal kennis- en handelscentrum. Ze trok een bonte mix van vreemdelingen aan: handelaars, ambachtslieden, kunstenaars en diplomaten uit heel Europa. Afrika, Azië en Amerika verruimden de Europese horizon.**

Op de Schelde voeren niet enkel koopvaardij- en vissersschepen uit eigen streek, maar ook Portugese kraken en Italiaanse galeien. Dankzij de langeafstandsvaart kwamen steeds meer vrachten uit verre oorden naar Antwerpen en de Lage Landen. De kennis van de aarde nam enorm toe. Nieuwe globes en atlanten van pioniers als Mercator en Ortelius raakten wijd verspreid. Nieuwe navigatie-instrumenten hielpen zeevaarders.

Christoffel Plantin drukte in Antwerpen de nieuwste Bijbelvertalingen en tal van andere boeken, boordevol kennis en ideeën van religieuze en wetenschappelijke vernieuwers. Antwerpse families investeerden in de vaart op Zuid-Amerika en de West-Afrikaanse kust. Op zoek naar goud, hout, tabak, ivoor... En naar mensen die tot slaaf werden gemaakt.

Antwerpse luxe

De Antwerpse kerken en burgerhuizen raakten gevuld met kostbare schilderijen. Vlaamse meesters maakten die in opdracht van de Kerk en van welgestelde Vlaamse, Portugese en Italiaanse handelaars in de stad.

Antwerpse schilders gebruikten nieuwe en kostbare pigmenten, waardoor hun werken chic en duur oogden. In populaire onderwerpen, zoals drie koningen die het kind Jezus aanbidden, beeldden ze mensen uit verre streken af in extravagante luxekleding. De opdrachtgevers van deze schilderijen toonden zo dat hun handel in de Scheldestad bloeide. En dat ze verbonden waren met de hele wereld.

Ook de aardewerkproductie was kleurrijk. Ambachtslieden uit Italië en Portugal importeerden de majolicatechniek in Antwerpen. Pottenbakkers als Guido di Savino, die afkomstig was uit het Italiaanse Castel Durante (nu Urbino), zetten ateliers op en exporteerden hun producten naar de rest van Europa en de wereld.

Einde van een bloeitijd

1585, de Val van Antwerpen. Het Spaanse beleg, plunderingen en de al sinds jaren woedende godsdiensttwisten veroorzaken een ware leegloop. Veel bewoners vluchten naar het noorden: naar Rotterdam, Delft en Amsterdam. Ze nemen alles mee: hun welvaart, kennis en rijkdom.

In 1587 gaat de Schelde op slot. Zo wordt pijnlijk duidelijk hoe afhankelijk Antwerpen is van de vrije vaart. De rivier is niet letterlijk afgesloten, maar voor de doorvaart naar Antwerpen vragen de Verenigde Nederlanden een extra tol. De lading moet op het Zeeuwse Scheldetraject ook worden overgeladen.

In de decennia nadien loopt de stad verder leeg. Amsterdam neemt de rol van Antwerpen als wereldwijd handels- en kenniscentrum over en wordt *the place to be* in de 17de eeuw.

DOK IV

Nieuwe groei. Met dank aan Napoleon

Napoleon Bonaparte bouwde Antwerpen begin 19de eeuw uit tot een haven van waaruit hij Engeland kon bekampen. Dat werd de basis voor de moderne dokken.

Stad en haven leefden sinds de Scheldesluiting van 1587 in sluimermodus maar bleef toch een economische mogendheid. Vooral voedingswaar werd verhandeld, zoals vis, graan en zout. In de 18de eeuw was Antwerpen ook hét textielcentrum van de Zuidelijke Nederlanden.

Halverwege de 19de eeuw werd de Schelde definitief tolvrij. De economische ontwikkeling die volgde, was indrukwekkend. Groeiende handelshuizen en de Waalse industrie zorgden voor een divers aanbod aan goederen. Scheepsruimen vulden zich met suiker, huiden, ijzererts, tabak, mest, textiel en koffie, en met halffabrikaten als laken en geloid leer.

Oevers werden kaaien, zeilschepen werden stoomschepen. Kanalen en spoorwegen verbonden de haven met het achterland. Antwerpen werd weer een internationale draaischijf.

Een nieuwe start!

Napoleon bracht de Schelde in kaart, plande een nieuwe haven en richtte een indrukwekkende militaire scheepswerf in. De middeleeuwse vlieten rond het Hanzehuis – waar nu het MAS staat – werden dokken met een constant waterniveau, de Scheldeoevers werden rechtgetrokken.

Tijdens de Franse bezetting was de Scheldevaart tolvrij. Op tien jaar tijd nam de trafiek spectaculair toe. Handelsrelaties met de vroegere Hanzesteden en het mediterrane gebied herleefden. De handelsvaart op Noord- en Zuid-Amerika nam een vliegende start. Producten uit overzeese kolonies – koffie, tabak, katoen en vooral suiker – vonden opnieuw hun weg naar Antwerpen, net als enkele kapitaalkrachtige ondernemers.

Maar de euforie was van korte duur: Napoleon concentreerde zich verder op zijn oorlogen. Toch had de haven weer enige grandeur, en de militaire dokken werden geheel ingericht voor de handelsvaart. Achter de sluisdeuren was het waterpeil stabiel: laden en lossen van schepen was hierdoor makkelijker. Tot ver in de 20ste eeuw werden Antwerpse handelsdokken volgens dat concept aangelegd.

De Schelde tolvrij!

Antwerpen krijgt zuurstof via de Schelde. De blokkade op het Scheldeverkeer sinds 1587 bemoeilijkte de toevoer naar de havenstad. Meer dan 250 jaar was er geen vrije verbinding met de zee. Dat veranderde in de 19de eeuw.

Vanaf de onafhankelijkheid van Nederland betaalde de jonge staat België het tolgeld dat sinds 1587 aan de Zeeuwen was verschuldigd, deels terug aan de rederijen, bedrijven die schepen beheren. Zo kreeg de Belgische industrie toegang tot de internationale markten en bleef de economische schade beperkt.

België koos ook resoluut voor de trein. De nieuwe spoorlijn naar Keulen – de IJzeren Rijn – bracht Antwerpen vanaf 1843 snel en op eigen kracht in contact met het Ruhrgebied.

In 1863 werd de Scheldetol definitief afgekocht. De afkoopsom werd verdeeld over België en 26 andere landen, volgens hun aandeel in de trafiek naar Antwerpen. Vrije vaart werd weer mogelijk! Dankzij een geweldige groei werd de Antwerpse haven de tweede van Europa.

Nieuwe haven, veranderende stad

Vanaf de jaren 1840 nam het handelsverkeer via Antwerpen exponentieel toe. De stad moderniseerde haar haven met nieuwe dokken, kaaien, afdaken en kranen. Dat zorgde voor een snelle afhandeling en doorvoer van vrachten.

Vernieuwend was het perswatersnetwerk. Tot laat in de 20ste eeuw werden bruggen, lieren, kranen en sluisdeuren aangedreven met water dat twee pershuizen op druk brachten. Die waterdruk hielp om alles te kunnen bedienen.

De havenexpansie veranderde de stad intens. De 16de-eeuwse stadsomwalling werd doorbroken en de oude vlieten werden gedempt. Voor de grootschalige rechtekking van de Scheldekaaien en het graven van nieuwe dokken sneuvelden oude stadswijken. In een kwarteeuw verzesvoudigde de kaailengte. Spoorlijnen tot op de kades, kanalen en binnenwateren verbonden de haven rechtstreeks met het achterland.

Intussen hielden West-Europese havens elkaar in de gaten, met het oog op hun concurrentiepositie. Er was sprake van toenemende standaardisatie, industrialisatie en schaalvergroting.

Van zeil naar stoom, van hout naar staal

Vanaf 1840 werden ook ijzeren schepen gebouwd, al waren binnenschepen nog lang vooral van hout. Toen begon de wedloop naar steeds grotere zeeschepen.

De nieuwe, snelle schepen rekenden op een efficiënte haven om kostendekkend te zijn. Havens werden gemoderniseerd om toenemende volumes en grotere vaartuigen te verwerken. Zo bleven ze concurrentieel.

Dankzij het grote aanbod aan ladingen en staatssubsidies werd de Antwerpse haven in de 19de eeuw aantrekkelijk voor buitenlandse rederijen. Zo kreeg de Belgische industrie aansluiting op internationale handelsmarkten. Al vrij vroeg deden daardoor ook stoomschepen Antwerpen aan. Die waren geen instantsucces: men experimenteerde lang

met hulpzeilen, raderen en schroeven. Eenmaal 'op stoom' voeren de schepen volgens een strak tijdschema en vervoerden ze meer lading met minder boordpersoneel.

Sinds 1872 legden in Antwerpen méér stoom- dan zeilschepen aan. Toch werden ook zeilschepen nog geperfectioneerd voor de kleine handelsvaart. Licht massagoed bereikte tot na 1900 soms nog in zeilschepen zijn bestemming: nitraat, thee, opium en wol.

Tinchant, een bijzondere Antwerpse tabaksfirma

Veel buitenlandse handelaars streken neer in Antwerpen. Het familieverhaal van de Antwerpse tabaksfirma Tinchant is opmerkelijk.

De zwarte ondernemster Elisabeth Dieudonné-Vincent (1798-1883) was de dochter van een Franse vader en een ooit tot slaaf gemaakte vrouw van het West-Afrikaanse Fula volk. Zij en haar man Jacques Tinchant verdienden in New Orleans de kost met hun bouwbedrijf en ook met de verhuur van twee slaven, Gertrude en haar dochter.

Een gemengd echtpaar was in die tijd niet evident. Verjaagd door Amerikaanse raciale wetten emigreerden ze eerst naar Frankrijk. Uiteindelijk vestigden ze zich in 1857 in Antwerpen. Daar lanceerden ze mee de tabaksfirma van hun zonen Louis en Ernest, het sluitstuk van een succesvolle internationale tabaksketen waarin hun zes zonen actief waren: Joseph/José in New Orleans, Pierre in de Zuidelijke VS-staten, Edouard in Mobile in Alabama en Jules in Veracruz. Elisabeth, Jacques en een aantal nazaten liggen begraven op de Antwerpse begraafplaats Schoonselhof.

DOK V

Uitbuiting en geweld

Vanaf 1870 begint de Europese verovering van Centraal-Afrika. In 1885 wordt de Belgische koning Leopold II staatshoofd van de Onafhankelijke Congostaat. De winsten die er worden geboekt, belanden bij hem persoonlijk. Samen met bondgenoten voert hij een schrikbewind.

Miljoenen Congolezen sterven door uitbuiting, honger, ziekte en geweld. De koloniale onderneming wordt gelegitimeerd met uitgekende propaganda. Op de Antwerpse wereldtentoonstellingen worden Congolezen als 'primitief' tentoongesteld. Het Belgische 'beschavingswerk' krijgt lof.

In 1908 neemt de Belgische regering vanwege de gruweldaden het bestuur in handen. De ongelijkheid tussen kolonials en Congolezen in de kolonie Belgisch-Congo blijft. In 1960 wordt Congo onafhankelijk verklaard.

De koloniale tijd legt België geen windeieren. Ook de Antwerpse haven vaart er wel bij. Vanaf 1900 meren regelmatig 'Congo-boten' aan, met koloniale goederen: ivoor, palmolie, rubber. En met wapens, kunst- en gebruiksvoorwerpen van Congolese volken. Die zijn vaak in een context van gewelddadige verovering en ongelijke machtsverhoudingen meegenomen: bij militaire campagnes, christelijke missies en wetenschappelijke expedities.

Wit goud, bloedrood rubber

In Leopolds wingewest Congo wordt ivoor, het witte goud, in beslag genomen, gekocht, geruild en soms geroofd van Arabische handelaars die Swahili spreken. In 1897 komt bijna de helft van de wereldwijde ivoorproductie uit Congo. Antwerpen is het grootste distributiecentrum.

Later verlegt Leopold zijn aandacht naar rubber. Dat zal veel meer opleveren. Door de uitvinding van rubberbanden explodeert de vraag. Rubber wordt gemaakt van latex die Congolezen uit de rubberboom tappen. Dat gaat gepaard met onmenselijke praktijken door de *Force Publique*, Leopolds privéleger.

Om de productie te verhogen wordt een rubberbelasting opgelegd. Opstandelingen worden geslagen of krijgen met de zweep, de *chicotte*. Leveren bewoners volgens de kolonisator onvoldoende, dan volgt de executie. Als bewijs worden soms de handen van de geëxecuteerde afgehakt en ingeleverd. Ook levende Congolezen verloren hun handen.

Congolezen komen in verzet, Europeanen in Congo maken de gruweldaden bekend. Dat veroorzaakt internationale verontwaardiging. De koning moet zijn kolonie afstaan.

Congolees erfgoed

Belgische missionarissen reizen naar de kolonie Congo om de bevolking tot het christendom te bekeren. In de ogen van de zusters en paters zijn de Congolese spirituele tradities 'bijgeloof'.

Veel rituele maskers en voorouderbeelden worden weggegooid of vernietigd. Of ze worden verzameld door de missionarissen. Congolees erfgoed belandt via de haven in Antwerpen en wordt er verhandeld. Nog altijd is België een centrum van de handel in Afrikaanse kunst.

Drie wereldtentoonstellingen in Antwerpen

In 1885, 1894 en 1930 vinden in Antwerpen wereldtentoonstellingen plaats. Europese landen stellen er hun kolonies voor. België toont uit Congo bodemrijkdommen, cultuurvoorwerpen én mensen.

In 1885 wordt propaganda gemaakt voor Leopolds nieuwe kolonisatieproject. Doel: investeerders aantrekken voor de Antwerpse haven. De boodschap: alleen de kolonisatie kan 'het wilde Congo' verlichten. Twaalf naar Antwerpen verscheepte Congolezen treden op in een fictief Afrikaans dorp. Er komen ruim 3,5 miljoen bezoekers.

De tweede wereldtentoonstelling staat in de Antwerpse Zuidwijk. 144 Congolese mannen, vrouwen en kinderen worden als attractie tentoongesteld met wapens en werktuigen. Ze bootsen hun dagelijks leven na. Tientallen worden ziek en ten minste zeven mensen sterven. Zij liggen begraven op de Antwerpse begraafplaats Schoonselhof. Hun namen: Sabo, Bitio, Isokoyé, Manguesse, Binda, Mangwanda en Pezo.

Bij België's eeuwfeest vindt in 1930 een meer bescheiden 'wereldtentoonstelling' plaats, met ook een gedeelte in Luik. Er worden geen Congolezen overgebracht, maar de kolonisatie krijgt toch nog veel aandacht.

Congo in Museum Vleeshuis

Het Antwerpse Museum Vleeshuis richt zich aanvankelijk op Europese kunst en de Antwerpse geschiedenis. In 1920 komt er een 'Congolese afdeling'. Er is vooralsnog niet veel bekend over de precieze herkomst van het meeste Congolese erfgoed, ongeveer 5.000 stukken.

De nieuwe afdeling moet het publiek vertrouwd maken met de cultuur en volkeren uit de Belgische kolonie. Alles staat door elkaar heen, zoals dan gebruikelijk: wapens, beelden, maskers en gebruiksvoorwerpen tussen dierenschedels en opgezette dieren. Als in een rariteitenkabinet.

Giften en aankopen vullen de collectie aan. Zo schenkt minister van Koloniën Louis Franck ruim zestig voorwerpen, na zijn inspectiereis in Congo. Het museum koopt van verzamelaar-kunsthandelaar Henri Pareyn in 1920 ongeveer 1600 objecten. Pareyn reist zelf nooit naar Congo, maar schuimt de Scheldekaaien af op zoek naar Congolese kunst die per schip aankomt. Bij hem kopen ook het Museum van Belgisch-Kongo in Tervuren, privéverzamelaars, avant-gardekunstenaars en Parijse galeriehouders.

In het kader van het restitutievraagstuk doet het MAS onderzoek naar de herkomst van de Congo-objecten.

***Biloko* kopen in Antwerpen**

In de koloniale tijd (1908-1960) wonen in Antwerpen nauwelijks Congolezen.

Uitzonderingen zijn de Congolese zeelieden of *marins* die op de 'Congo-boten' werken en soms korte tijd in de stad mogen verblijven.

In de zeemanshuizen aan de Van Dyckkaai en later in Stella Maris aan de Italiëlei is er voor de Congolese matrozen een eet- en slaapzaal ingericht, en een afgescheiden bar in de kelder. In een winkeltje kunnen ze Belgische spullen kopen die ze *biloko* noemen, dagelijkse benodigheden die ze thuis verhandelen om hun karige loon aan te vullen: potten, pannen, kinderkleding, schoenen...

Omgekeerd nemen Belgen die langere tijd in Congo wonen en werken, souvenirs mee. Veel van die decoratieve kunst is speciaal naar hun smaak gemaakt. Het zijn meestal stereotiepe afbeeldingen van de bevolking, de flora en de fauna, inclusief olifanten, krokodillen en leeuwen.

Scheepslijn op Congo: handel en woekerwinsten

Vanaf 1895 is Antwerpen de thuishaven van de Compagnie Belge Maritime du Congo (C.B.M.C., later CMB). Haar 'Congo-boten' pendelen tussen Antwerpen en de Congolese havensteden Boma en Matadi, met passagiers, bouw materiaal voor missieposten en andere infrastructuur, en wapens.

Bij hun terugkeer zijn de scheepsruimen gevuld met koloniale waren, aanvankelijk vooral ivoor. In de 20ste eeuw nemen rubber, palmolie, kopal, tin, koper de overhand. Deze handel levert de kolonisator woekerwinsten op. De uitbuiting kost het leven aan honderdduizenden Congolezen.

Vanaf de 20ste eeuw werken Belgische en Congolese zeelui aan boord, de laatsten vooral als stoker of keukenhulp. Door economische evoluties en de opkomende luchtvaart concentreert de CMB zich gaandeweg op vrachtvervoer (boven passagiersvaart) en meer diverse bestemmingen.

Congo's onafhankelijkheid in 1960 maakt een eind aan deze lijnvaarten, die niet langer kostendekkend zijn. Congolese zeelieden zien eindelijk hun kans om op te klimmen.

Sommigen volgen aan de Antwerpse Hogere Zeevaartschool een opleiding tot officier of kapitein.

DOK VI

Van jutezak naar container

In de 20ste eeuw barst de haven uit haar voegen. De omvang en de diversiteit van de vrachten nemen razendsnel toe.

Mens- en paardenkracht krijgen concurrentie van dieselmotoren en tractoren. Hydraulische en later elektrische kranen laden erts en staal, en lossen suiker en tabak. Scheepsruimen zitten vol met graan en gaandeweg steeds vaker met olie voor de (petro)chemische industrie die in de haven neerstrijkt. Alles gaat sneller, wordt groter, moet efficiënter.

Werkomstandigheden veranderen en ook de infrastructuur past zich aan.

Vanaf de jaren 1970 wordt de vracht efficiënt verpakt in stapelbare, metalen reuzendozen: de containers. Het draait bij havenarbeiders hoe langer hoe minder om pure spierkracht. Dankzij machines en computers wordt er meer werk verzet met minder fysieke arbeidskracht.

De haven evolueert ook in haar rol als multimodaal distributiecentrum: de lading van zeeschepen wordt naadloos verder verdeeld in vrachtwagens, treinen en binnenschepen.

Graan, staal en mensen

Graan is rond 1900 het belangrijkste product in de Antwerpse haven. De 'graanmannen' staan in voor meer dan een derde van de arbeidsintensieve losbewegingen. De introductie van mechanische stoomgraanzuigers vanaf 1912 doet velen vrezen voor hun job, maar maakt de graantrafiek nog intenser.

De overige import bestaat voornamelijk uit tropisch fruit, wol, katoen en erts. Export is er van Belgische industrieproducten als treinrails, betonijzers en stalen platen. Steenkool is lange tijd het tweede grote uitvoerproduct.

Antwerpen is ook een belangrijke passagiershaven. Van 1850 tot 1930 vertrekken er honderdduizenden Europese emigranten over de oceaan. Ook van en naar de kolonie Congo is er personenverkeer.

Bij de import duurt het overwicht van voeding, staal en erts tot aan de Tweede Wereldoorlog. Daarna ligt de focus meer en meer op petroleumaanvoer. In de haven verschijnen gespecialiseerde losinstallaties. Als exportproduct blijft staal belangrijk, naast meststoffen en een snelgroeiend aandeel van chemische en afgewerkte producten.

Gilden en naties

Al in de middeleeuwen verenigden de Antwerpse havenarbeiders zich net als schilders, timmerlieden en andere beroepen. Deze gilden of 'naties' werden vernoemd naar de vracht die ze behandelden of naar het gebruikte werktuig: Tabaknatie, Katoennatie, Kraannatie, Waagnatie... In Antwerpen bleef de opdracht van de naties eeuwenlang nagenoeg ongewijzigd.

Naties namen de geloste goederen op de kade in ontvangst en sloegen deze op in magazijnen. Met de haven breidden ook de naties uit. Hun pakhuizen in de stad vulden ze aan met magazijnen op de nieuwe havengronden.

De stoere natiepaarden ruimen baan voor tractoren en heftrucks. Ook de activiteiten veranderden gaandeweg. Meer en meer werden de naties tussenpersoon tussen afzender, vervoerder en ontvanger.

Door fusies, overnames en samenwerkingsverbanden zijn natiebedrijven geëvolueerd tot internationale *terminal operators*. Ze leveren diensten binnen de hele logistieke keten en zijn actief in de havenindustrie.

De handen van de haven

Meer dan 10.000: zoveel mannen en vrouwen uit de stad en omgeving werken rond 1900 in de Antwerpse haven. Sociale rechten hebben ze niet, kinderarbeid is gangbaar. De dagloners worden aangeworven en uitbetaald op café, met alle mistoestanden vandien.

De zwoegende buildrager is lang het boegbeeld van de haven. Maar door de havenexpansie verdwijnt deze dokwerker uit het stadsbeeld. Ook de arbeid zelf evolueert. De arbeiders stellen eisen en maken die hard met stakingen: vaste aanwervingslokalen, een basisloon, een zevenurendag en bestaanszekerheid.

Ongeveer 10.000: zoveel arbeiders werken in de huidige Antwerpse haven. Maar die is tien keer groter dan in 1900. Zij leveren niet louter fysiek werk, maar zijn gespecialiseerd in een sterk gemechaniseerde overslag.

De goed georganiseerde en productieve arbeid blijft een troef van de haven, al stellen enkele grote havenbedrijven het beschermde statuut van havenarbeiders uit de zogenaamde wet-Major van 1972 ter discussie. Die beperkt de arbeid in het Antwerpse havengebied tot erkende havenarbeiders, wat volgens hen weinig flexibiliteit toelaat.

Van spierkracht tot terminals

Dokwerkers en natiepaarden leveren lange tijd spierkracht voor de goederenbehandeling. De arbeiders bedienen zich bij hun zware werk van haken, kettingen en wagens van alle slag. Begin 20ste eeuw krijgen ze de hulp van kranen: hydraulisch, stoomaangedreven en later elektrisch.

Een haven moet innoveren om te kunnen blijven concurreren. Het Antwerpse stadsbestuur bouwt aanvankelijk kaaien, uitgerust met kranen, sporen en afdaken. Bedrijven huren die. Maar door de toenemende specialisatie van de ladingen is meer nodig. De stad koopt stoomzuigers voor het lossen van granen, laadbruggen voor erts, drijvende kranen voor grote stukgoedladingen.

Toch heeft de stad onvoldoende geld om steeds grotere haventerreinen in te richten. Geleidelijk aan vergunt ze de immense terreinen, haar eigendom, steeds meer aan privé-havenbedrijven, voor een steeds langere duur. De ene kaai is uitsluitend gericht op containerbehandeling, een andere op grote stukgoedladingen, nog een andere op rollend materieel.

In de **concentratieruimte** wordt een film getoond:

***La Mouette* (2020)**

Dertig jaar na de dood van zijn grootmoeder vindt documentairemaker Sébastien Segers haar melancholische dagboek terug. Hij ontdekt er haar leven als zeemansvrouw, gescheiden van haar geliefde door de oceaan. In *La Mouette* combineert de maker het dagboek met hedendaagse beelden van het tijdloze leven op een containerschip.

Een preview van de film: <https://www.facebook.com/watch/?v=326998168704323>

In de **kennisruimte** wordt op 3 touchscreens een overzicht gegeven van de goederentrafiëk in deze tijd:

Goederentrafiëk is eeuwenoud. Vele vrachten zijn al die tijd dezelfde gebleven, maar het vervoer ervan is sterk geëvolueerd. De invoering van de container betekende zelfs een ware revolutie.

Meer dan een halve eeuw na de aankomst van het eerste containerschip in Antwerpen zijn containers niet meer weg te denken uit het havenbeeld. Toch arriveren in de haven ook nog altijd vrachten als olie, bulk- en stukgoederen.

Er wordt voortdurend geïnnoveerd en de wereldwijd verscheepte tonnages lijken alleen maar toe te nemen. De havenactiviteit zorgt voor werkgelegenheid, de consumptie van al die vrachten draagt bij aan economische groei.

Toch rijzen er ook kritische vragen. Is de groei van de goederentrafiek eindig? Zijn er grenzen aan de globalisering? Wat met milieuvuiling, clandestiene handel, illegale tewerkstelling? Wat zijn de gevolgen voor mens, dier en natuur, hier en elders? Het wereldwijde vrachtverkeer en de behandeling ervan staan voor bijzondere uitdagingen.

2. Suggesties voorbereiding in de klas.

2.1 Wat is het MAS?

- Vraag of de cursisten het MAS al bezocht hebben.

Bekijk eventueel met hen wat een museum is en wat er in het MAS te zien is. Het MAS is een museum in Antwerpen. Het opende op 17 mei 2011. Een museum is een plaats of gebouw. Musea verzamelen, bewaren, tonen en bestuderen voorwerpen. Je kunt een museum bezoeken en alles bekijken. Musea vertellen verhalen over een bepaald onderwerp of over een bepaalde periode.

- Laat eventueel een foto van het MAS zien.

2.2 Hoe geraak je in het MAS?

- Zoek met google maps uit hoe je in het MAS geraakt.

2.3 Wat gaan we zien?

- Je kan ter voorbereiding een aantal filmpjes laten zien over de Antwerpse haven bijv.:

<https://www.youtube.com/watch?v=JU UdHM7dU5g>

<https://www.youtube.com/watch?v=Iz35ndEfqQc>

- Je kan ook voor de rondleiding of na de rondleiding filmpjes laten zien over werken in de Antwerpse haven bijv.:

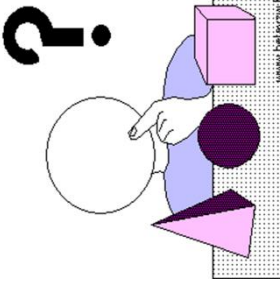
<https://www.youtube.com/watch?v=m7wfJcmwNg8>

<https://www.youtube.com/watch?v=QzO3yppSpRI>

3. Opdrachten voor cursisten in 'Vracht'.

3.1 Overzicht pakket

Doe het zelf pakket Vracht Anderstaligen Basiseducatie en CVO			
A. STADIA	B. INSTRUCTIES & INTERACTIEVE OPDRACHTEN	C. MINIMALE KENNISOVERDRACHT: AANGEPASTE TEKST VR CURSISTEN NTZ + INTERACTIEVE VRAGEN CVO/LINGUAPOLIS RICHTGRAAD 2.1/2.2/2.3 (THRESHOLD 1/2/3)	D. TIPS & INFO (OPTIONEEL)
+6	Nieuwe expo VRACHT vanaf 11 december 2021	BE (HOGERE ALFA, NTZ 1.2)	
ALGEMEEN	Het materiaal/methodiek is hetzelfde voor CVO en BE. Je kiest zelf om dieper in te gaan op onderwerpen/meer info te geven.	Cursisten weten/beseffen dat een massa goederen, van eten tot kleding en multimedia via de haven van Antwerpen tot bij hen is gekomen. Er zijn 3 opdrachten uitgewerkt.	
BOULEVARD MET ZICHT OP DE HAVEN	Gebruik de kaartjes van opdracht 1. De bedoeling is om een gesprek aan te gaan met de hele groep.	Bijna alles wat we eten of gebruiken komt geheel of gedeeltelijk van buiten België. De afgewerkte producten of grondstoffen voor producten worden meestal ingevoerd via de Antwerpse haven. Laat eerst het kaartje met de bananen zien. Vraag: komen bananen uit België? Van waar/uit welke landen komen ze wel? Hoe komen ze naar België? Ook bij de andere kaartjes stel je de vraag: komt dit uit België? Bij de kaartjes met Callebaut chocolade, Tiense suiker, Witte Lietaer handdoeken en meubelen Mintjens gaat het om 'typisch Belgische' producten. Maar de grondstoffen komen van buiten België. Je kan doorvragen om duidelijk te maken dat de grondstoffen van veel producten die in België gemaakt worden uit het buitenland komen. Bij het kaartje met de smartphone kan je vragen of ze nog andere	(1) Indien cursisten geen 'beeld' hebben van bepaalde grondstoffen kan je de foto's van cacao, suikerriet, katoen en eik laten zien. (2) Gebruik ook het zicht op de haven om de begrippen haven, boten ed duidelijk te maken.

		<p>voorbeelden kennen van producten die afgewerkt naar België komen.</p>	
<p>WAUW TER HOOGTE VAN DOK 1</p>	<p>Gebruik de kaartjes van opdracht 2.</p>	<p>De bedoeling van deze opdracht is dat cursisten een beeld krijgen van de verscheidenheid aan goederen die, door de eeuwen heen, in Antwerpen zijn ingevoerd.</p> <p>Elke cursist krijgt aan het begin van het bezoek een foto van een voorwerp dat ze in de expo moeten zoeken. Of je laat de cursisten in kleine groepjes (2-3 personen) de voorwerpen zoeken.</p> <p>Als ze het gevonden hebben vertellen ze aan elkaar wat ze hebben gevonden. Indien mogelijk zegt de cursist hoe oud het voorwerp ongeveer is en van waar het komt. Deze info is terug te vinden op de achterkant van de foto.</p> <p>Bij cursisten die nog niet zo taalvaardig zijn vraag je gewoon wat op de foto staat (bijv. een fles) en geef je zelf de bijkomende info.</p> <p>Sterke cursisten kunnen de info over het voorwerp zoeken op de infoborden in de tentoonstelling en dit vertellen aan hun medecursisten.</p> <p>Je geeft bijkomende achtergrondinfo over het 'dok' waarin de voorwerpen zich bevinden en plaatst de voorwerpen zo in een ruimere context.</p>	
<p>WAUW TER HOOGTE VAN DOK 1</p>		<p>Laat elke cursist iets kiezen dat hij/zij heel mooi vindt en graag mee naar huis zou willen nemen. Cursisten kunnen aan elkaar vertellen waarom ze het mooi vinden en waar ze het in hun huis zouden plaatsen en /of waarvoor ze het zouden gebruiken.</p> <p>Sterkere cursisten kunnen op de infopanelen zoeken van waar het voorwerp komt en hoe oud het is.</p> <p>Voor minder sterke cursisten kan je zelf de info geven.</p>	<p>(1) Voor cursisten van Basiseducatie/Ligo kan je de eventueel onderstaande afbeelding gebruiken om het concept 'kiezen' duidelijk te maken.</p>  <p><small>www.belkyssy.be</small></p>

3.2 Materiaal pakket

Materiaal opdracht 1: Wat komt uit België?

Print de afbeeldingen van bananen, de smartphone, handdoeken, chocolade, Tiense suiker en de kast uit. Plak de tekst op de achterkant van de afbeelding. Je laat aan de cursisten enkel de prent zien. De info op de achterzijde van de afbeelding is bedoeld voor de lesgever.

Indien je vermoedt dat de cursisten zich geen beeld kunnen vormen cacao, suikerriet, katoen of eik , kan je ook deze afbeeldingen printen.



Bananen komen niet uit België.
De banaan komt oorspronkelijk uit Azië.
Nu zijn er ongeveer 120 landen waar bananen groeien.
De meeste bananen die in onze supermarkten liggen komen uit Afrika en Centraal- en Zuid-Amerika.



De Samsung smartphone komt niet uit België.
Het hoofdkantoor van Samsung bevindt zich in Zuid-Korea.
De meeste smartphones worden gemaakt in Zuid-Korea en Vietnam.
Het materiaal waarmee de smartphones worden gemaakt komt van overal ter wereld.
Kobalt, een heel belangrijk onderdeel, komt uit Congo.



De Witte Lietaer handdoek Contessa lime green

De Witte Lietaer handdoeken worden gemaakt in België.
De Contessa lime green handdoek wordt gemaakt met
Egyptisch katoen.



Callebaut chocolade wordt in België gemaakt.
De cacao komt vooral uit Afrika.



De suikerkontjes worden gemaakt in Tienen- België
Deze suiker wordt gemaakt uit suikerriet.
Suikerriet groeit in meer dan 100 landen.
Het meeste suikerriet komt uit Brazilië

kledingkast-eik- Mintjens



De eiken meubelen van Mintjens worden gemaakt in Westmalle- België
Het hout komt meestal van eiken die in Europa groeien.

Cacao



Suikerriet



Katoen



Eik



Materiaal opdracht 2: Wat komt naar Antwerpen vroeger en nu?

Print de afbeeldingen en de teksten. Kleef de tekst op de achterzijde van de afbeelding.



Flesje voor parfum
1600 jaar oud
Middellandse Zee



Mes
9 de eeuw- ongeveer 1200 jaar oud
Scandinavië



Bord of schotel
16 de eeuw- ongeveer 500 jaar oud
China



Theepot
20 ste eeuw-ongeveer 100 jaar oud
België



Masker
20^{ste} eeuw-ongeveer 100 jaar oud
Congo



Kruis met Jezus (Isa voor moslims)
17 de eeuw-ongeveer 400 jaar oud
Spanje



Wereldbol
16 de eeuw-ongeveer 500 jaar oud
Nederland



Rijst
1975-1990
Thailand



Ivoor- tanden van olifant
20^{ste} eeuw-ongeveer 100 jaar oud
Congo



Zakken voor koffie
1960
België

Materiaal opdracht 3

Print indien nodig deze afbeelding om het begrip 'kiezen' duidelijk te maken.

