



Boven Water Beneden Meeke

Semestriële tijdschrift - 2e jaargang / N

Colofon

Redactie : Jan Annemans, Anita Van Cutsem,
Fons Daelemans, Jan Dedroog.

Verantwoordelijke uitgever :

VZW Scheepvaartmuseum Baasrode

Redactieadres :

**St.-Ursmarusstraat 107
9200 Baasrode
☎ 052/33.60.49**



Scheepvaartmuseum Baasrode vzw

St.-Ursmarusstraat 137
9200 Baasrode

EDITORIAAL

Het 17de werkjaar van de VZW ligt bijna achter de rug; ik zou bijna durven zeggen : niets te vroeg, het was inderdaad een zeer gevuld jaar.

Op 18 januari hebben wij het historisch banket geëvoceerd dat gegeven werd op 19 april 1852 ter gelegenheid van de tewaterlating van de "Leopold I".

Acht maanden hebben wij gewerkt aan de voorbereiding van de Open Monumentendag van 14 september. Het succes was navenant : 635 deelnemers legden het OMD-parcours af onder de deskundige leiding van de Dendermondse stadsgidsen. Meer dan 2000 bezoekers verdrongen elkaar op de werf en in het museum.

Op 27 september vertrokken wij op studiereis naar het noorden. 's Zaterdags een bezoek aan het scheepsarcheologisch museum van Ketelhaven en een ontvangst op de overbekende jachtwerf van Pier Piersma in Heeg. 's Zondags een verhelderend geleid bezoek aan het Fries Scheepvaartmuseum in Sneek.

Er was ook de gelegenheidstentoonstelling over scheepsverlichting.

Op de jumelagefeesten van de stad Dendermonde met haar Noord-Brabantse zuster GELDROP was het scheepvaartmuseum de centrale blikvanger. Wij hoorden zelfs dat Dendermondenaars naar Geldrop moesten reizen om het museum te ontdekken; een pluim voor ons of een blaam voor de onwetenden?

Ook organisatorisch evolueert het museum. Om beter bereikbaar te zijn is het correspondentieadres overgebracht naar onze financieel deskundige Pieter D'Hollander, St. Ursmarusstraat 121 te Baasrode. Hij veert op als je het telefoonnummer (052) 33.11.01 toetst.

Onze PR Jan Dedroog heeft zoveel werk dat de beheerraad zijn functie opgewaardeerd heeft tot hoofd van een PR team (zijn wedde blijft dezelfde).

Het museum was elke zondag open van april tot oktober van 14 tot 18.00 uur.

Elke zaterdag het ganse jaar door is er werkvergadering vanaf 13.00 uur.

De plannen liggen klaar om de collectie te herschikken en meer aandacht te besteden aan de ijzeren scheepsbouw.

De thematentoonstelling voor volgend jaar staat reeds vast : Baasrodenaars aan het werk. Fotomateriaal van Baasrodenaars op de respectievelijke werkvloeren worden in dank aanvaard en zullen na vergroting teruggegeven worden.

De "werkgroep-museumuitbouw" heeft het voorstel tot uitbouw van de werf-site geactualiseerd en voorgelegd aan alle officiële instanties.

De "werkgroep-Interreg" heeft contacten gelegd met de provincies Zeeland en West-Vlaanderen om een grensoverschrijdend project voor watertoerisme uit te werken in de Euregio Scheldemond.

U ziet, beste vrienden, wij zitten niet stil en "wij" slaat niet alleen op de beheerraad; de vereniging zag dit jaar haar ledenaantal stijgen naar bijna 100 leden; ook die mensen zijn actief.

Ik wens U veel leesgenot met onze vierde "BOVEN WATER". Wij zien elkaar weer volgend jaar met hetzelfde enthousiasme.

Oktober 1997

Jan Annemans.



INHOUD

EDITORIAAL 1
DE STALEN GEGALVANISEERDE BOTEN VAN THOEN 3
ABRAHAM HANS EN PETER DE GROTE IN BAASRODE 13
NIEUWS UIT HET BRITISH MUSEUM 16
PIETER BREUGHEL DE OUDE - BAASRODE AAN DE SCHELDE 17
OPEN MONUMENTENDAG 1997 18
FRIESLANDREIS 19
SCHIPPER ALBERT VAN DEN DRIESSCHE VERTELT 21
VOORSTELLEN PROJECT INTERREG II 23
EEN DAGJE DENDERMONDE IN GELDROP 26
MUSEUMNIEUWS



DE STALEN GEGALVANISEERDE "BOTEN VAN THOEN".

door Maurice Kaak

Het stadje Boom aan de Rupel was ooit een centrum van steenbakkerijen en scheepswerven. Het is één van die plaatsen in de Schelde-Rupelstreek met een lange scheepsbouwtraditie. Toen men op het einde van de negentiende eeuw voorzichtig begon met het bouwen van binnenschepen in staal, waren enkele werven in Boom er snel bij om deze evolutie op de voet te volgen. Op deze manier werd de streek verrijkt met een nieuwe industrie, de metaalbewerking. Het is bijna vanzelfsprekend dat de nieuwe bouwmethodes zich niet zou beperken tot de binnenschepen. Er kwamen inderdaad vlakuit die stalen werkboden gingen bouwen. Degene die het meeste naam heeft gemaakt is zonder twijfel Frans Thoen. Op het einde van de jaren twintig begon hij als zelfstandige een klein bedrijfje, samen met zijn vrouw, vandaar de firmanaam: "Thoen - De Maeijer". Hun laatste vestiging was gelegen in de Kerkhofstraat 135, een huis in de rij, met het werkhuis achter in de tuin. Via hun naaste familie konden enkele gegevens over de handel en wandel bijeengesprokkeld worden. Hijzelf, zijn vrouw en hun drie zonen die het familiebedrijf bemanden waren in 1985 allen overleden.

De zonen zijn mee beginnen helpen toen ze de school achter de rug hadden. Vreemde, betaalde werkkrachten zijn nooit in dienst geweest, zelfs niet in de drukste periode. De boten werden heel ambachtelijk gemaakt. Concreet wil dit zeggen, lange bouwtijd en kostelijk. Dat was het handelsmerk, maar ook de reden dat ze slachtoffer werden van de concurrentie. Vanaf de jaren '50 begonnen goedkope boten, zoals die van Van Wouwe en de ingevoerde Nederlandse Turry's de markt

te veroveren. Thoen's positie tegenover de boten van de betere kwaliteit zoals onder andere de vletten van de gebroeders Willems lag eveneens ongunstig. Omdat hij verplicht was zijn materiaal zoals staalplaat en klinknagels vanuit Nederland te betrekken (in België waren ze toen niet te vinden) kwam boven de prijs nog eens een extra dure invoerbelasting. De gevolgen lieten niet op zich wachten. In 1959 werd het bedrijf stopgezet. Op dat ogenblik keek men tegen een grote voorraad, schijnbaar onverkoopte boten aan. Men kwam tot het besluit dat het onverantwoord zou zijn het geld van de zaak verder op deze manier te investeren.

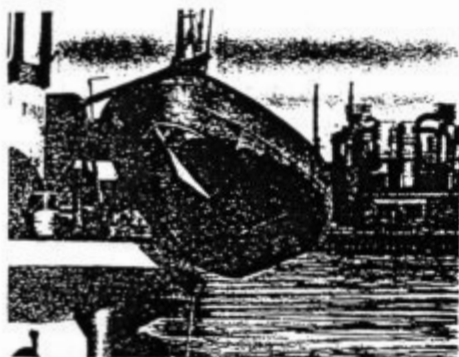
Ongeveer dertig jaar nadat Frans Thoen begonnen was zelfstandig te werken besloot hij met pensioen te gaan. Zijn drie zonen die toen al over de veertig waren vonden werk in de omgeving. De economische "boom" van de jaren zestig stelde veel schippers in staat meer geld uit te geven aan hun werkboden met het gevolg dat de afgewerkte boten de deur uitgingen. Op korte tijd was de hele voorraad verkocht en kwamen verzoeken voor het bouwen van nieuwe binnen. Niemand van zijn zonen waagde het echter de zaak terug op te nemen.

Wat de kenners aantrok was de verzorgde afwerking en de stabiliteit. Bijzonder het laatste hoorde men steeds weer herhalen door de schippers. De stabiliteit lag aan het brede, platte vlak.

Originaliteit was een ander kenmerk. Thoen ontwikkelde hier verschillende vormen. De eerste was een kopie van een houten jol, de boot met de grote, platte achterspiegel en de kleine voorspiegel. Later veranderde hij deze ingrijpend door



de achterspiegel te vervangen door een cirkelvormig rond bouwsel.



Hij veranderde de boot een derde maal en liet de vlakplaat tot boven doorschieten, zodat de voorboeg er als een aak uitzag. De vierde variante daarop was de ronde plaat voorsteven.

Deze bijzondere achterbouw is een speciaal kenmerk geworden van zijn daaropvolgende boten. Tegelijk verhoogde hij het boord, maar het voorspiegeltje bleef behouden. Of deze boten allen samen tot aan de stopzetting van het bedrijf zijn gebouwd is niet waarschijnlijk. Afgaande op de nog aanwezige exemplaren van elke soort, op het ogenblik van het onderzoek, zou daaruit blijken dat de bouw van de twee eersten op een bepaald moment is onderbroken en men zich uitsluitend heeft toegelegd op de aak- en de stevenvorm. Die waren toen het talrijkst. De standaardmaten voor de vier lagen tussen de 3,75 en de 4,25 meter. Normaal werd bij een bestelling een voorschot van duizend frank gevraagd. Verlangde de schipper hem kleiner of groter, wat altijd mogelijk was, dan diende hij duizend frank meer neer te tellen. Op constructief vlak waren ze allen gelijk. De staalplaat voor de huid en de kasten was 2 millimeter dik, wat zeker niet

overdreven was, maar ze waren wel gegalvaniseerd, net als de profielen voor de spanten en de omlijsting van het bovenboord. Vandaar de naam: "De Gegalvaniseerde bootjes van Thoen". Alle delen werden met ijzeren klinknagels vastgemaakt. Niets, zelfs niet het kleinste stukje werd gelast.

De tekening van de jol laat beter dan een foto de zwerige lijnen zien. In vergelijking met de gangbare normen is hij echter wat ondiep. De diepte is de hoogte gemeten van op het laagste punt van de zeeg naar de diepste plaats op de bodem. Zij bedraagt 0,52 meter. Bij de andere boten is ze verhoogd van 0,58 meter tot 0,595 meter. Het voorspiegeltje heeft de vorm van de hoofdletter "U". De achterspiegel is bijna cirkelvormig rond. De randen van de spiegels zijn omgeslagen om ze te kunnen vastmaken op de gangen van de huid. De brede bodemplaat bestaat uit twee delen, met de las onder de tweede vrang. Zij is aan beide zijden bol uitgehamerd vanwege de ronde onderzijde van de spiegels. De onderboorden zijn samengesteld uit drie delen, de bovenboorden uit twee. De lussen zijn zo geplaatst, dat die van de onderste boorden op de schotten van de luchtkasten vallen en die van de bovensten op een spant. Alle delen van de gangen zijn met de hamer bewerkt en aangepast aan de onregelmatige ronde vorm van de romp. Het vlak overlapt de onderboorden aan de binnenzijde en de bovenboorden overlappen de onderboorden aan de buitenzijde. De overlapping is 30 millimeter breed. De onderlinge afstand tussen de klinknagels op de naden bedraagt 28 millimeter. De knik in de kim tussen het vlak en de onderboorden verdwijnt langzaam in de richting van de spiegels. De randen van de schotten en plechten zijn net als bij de spiegels omgeslagen en zijn net als de naden met dicht op elkaar staande



Belgische schippersboot

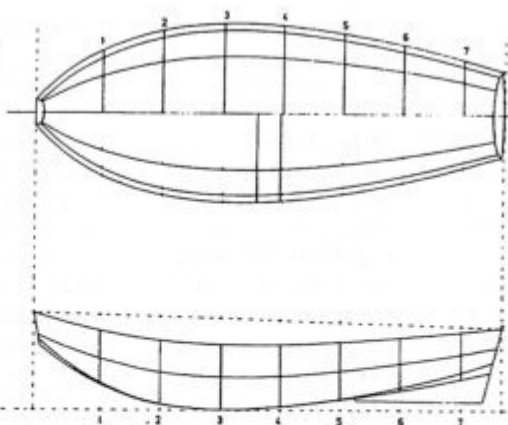
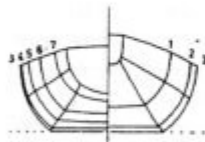
gebouwd in 1955 te Boom in het werkhuis
van Theun-De Mayer

leng: 3,72 m

breed: 1,46 m

maten in mm

gegalvaniseerde huidplaten 2,5
dakboard 40 x 40 L, tussen nagels 75
spanten 25 x 25 L, tussen nagels 70
strip 15 x 6
overlappende huid 22, tussen nagels 27
houten roeisbank 180 x 33



ochterschot 6



voorschot 2



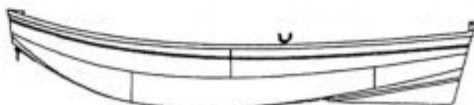
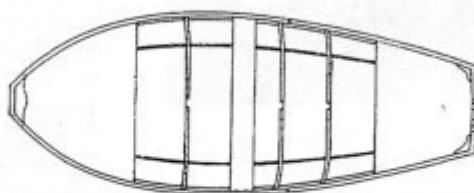
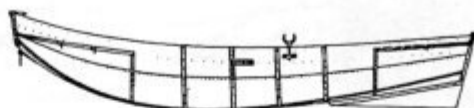
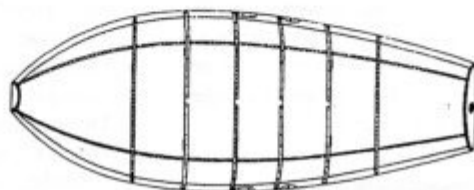
doorsnede 3



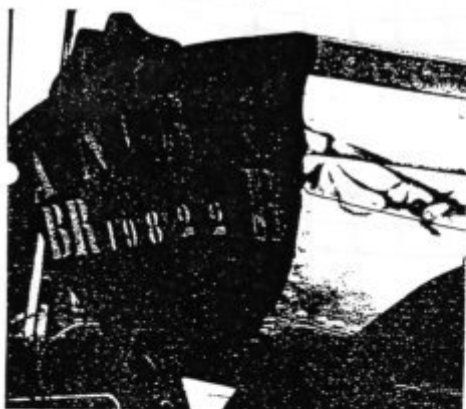
achter



voor



klinknagels bevestigd. De plechten zijn lichtjes rond en wateren naar de kuip af. Grote afgeronde deksels sluiten de opening van de schotten af. Tussen de schotten staan vier spanten. In het midden is een deel van het profiel weggezaagd voor het lokgat. Van achter onder de romp bevindt zich een lange, hoge scheg van 3 millimeter staalplaat, die is vastgemaakt met twee profielijzers. Een ander zwaar profielijzer omspant de bovenkant van de romp. In de hoeken, aan de spiegels zijn versterkingen aangebracht. Op een kleine afstand onder dit profiel liggen aan beide zijden halfronde strippen. Zij versterken de wand en doen tegelijk dienst als versiering. Op de achterspiegel staat een bewerkte houten klos voor de wrikriem. Verder vinden we tegen de binnenwand de zittingen voor een roeidof, ogen voor het vierspan en ringen voor het afmeren en slepen.



De opgemeten jol is afkomstig van de "ANRO" die destijds in de haven van Gent lag. De bejaarde schipper en zijn vrouw woonden nog op het schip maar voeren niet meer. De jol kocht hij in 1955 voor de prijs van 7000 frank. Hij was binnen en buiten lichtgrijs geschilderd. Het donkerbruin profiel van de bovenversterking vormde de enige versiering. Een andere keer was hij te zien

met een donkerbruine romp met een lichte strook tussen de halfronden en het bovenprofiel.

De volgende boot van Frans Thoen heeft een klein voorspiegeltje zoals de jol, maar is van achter afgewerkt met een rond gat. Hij was blijkbaar op zoek naar een ideale vorm, iets moderner, zonder het oude direkt te kunnen loslaten. Deze tweeslachtigheid valt bij deze boot sterk op. Vlak en rond samen verenigd, lijkt geen goed huwelijk. Het contrast tussen platte spiegel en het ronde gat wordt nog benadrukt omdat de boot een zestal centimeter hoger is gemaakt dan de jol en de spiegel met zoveel centimeter is verhoogd; zeker geen verbetering. Geen enkele andere schippersboot echter had een rond gat. De vondst op zich was enig.

De constructie ging als volgt. Uit de kielplaat werd een waaivormig stuk gesneden. Door het uithameren van het achterste deel kwamen de beide zijden van de uitsnijding naar elkaar toe en werden op strip vastgeklonken. Zo ontstond de basis voor de verdere opbouw. Men liet de strip lang genoeg om ook de einden van de onderboorden op vast te maken. De bovenboorden kwamen niet in het midden samen, maar op een plaat die over het midden lag, zodat de stuiken versprongen en niet in één lijn tot boven doorliepen. De ronde boog van deze plaat met de einden van de bovenborden: een volkomen cirkelsegment met een straal van 51 cm.

De halfronde strip onder de bovenversterking liep rond de achterbouw. De houten klos voor de wrikriem kon niet meer geplaatst worden en werd vervangen door een ijzeren dolpot en roeidol. Door de veranderde achterbouw was het nodig de scheg meer naar voor te schuiven. De rest van de boot was identiek aan de vorige. Het is duidelijk dat hij duurder was.

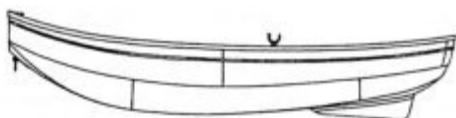
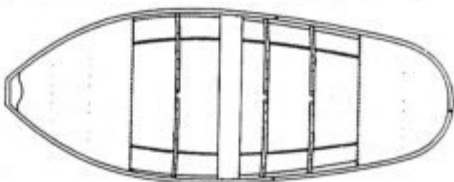
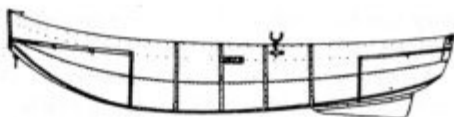
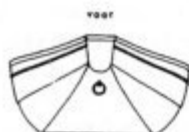
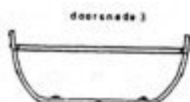
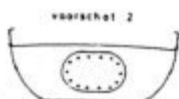
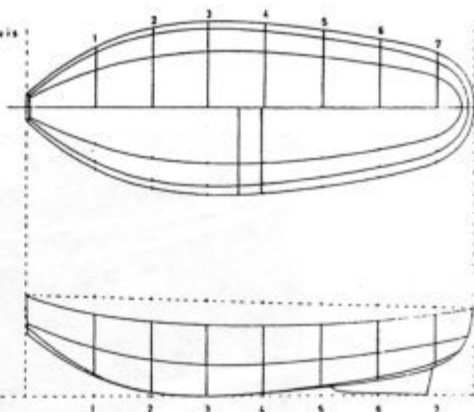
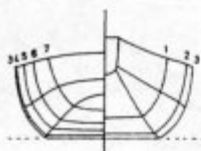


Belgische schippersboot

met de kop van een jat en rond achterste
 kort na de oorlogjaren gebouwd in het werkhuys
 van Thoen - De Maeyer

lang: 3,735 m
 breed: 1,455 m

gegalvaniseerde huidplaat 2,5
 spanten 30 x 30 L
 delboard 40 x 40 L
 strip 75 x 8 -
 blinknagels 5 - uit elkaar 27-70-75
 houten roelbank 190 x 42



De opgemeten boot lag op een afgedankte spits, klaar voor de sloop, in de haven van Gent. Zonder twijfel is de boot dezelfde weg gegaan.



De aakvormige boeg van het derde bootje is meer in harmonie met de ronde achterbouw. De overhang is kort en tamelijk vol, in dezelfde zin als bij de echte grote aken. Deze speciale opbouw van het vlak is reeds te zien op prenten uit de Middeleeuwen die een voorstelling geven van Rijnschepen. Opgravingen hebben aan het licht gebracht dat zelfs onder de Romeinse bezetting in onze streken schepen zijn gebouwd waarvan het vlak zowel van voor als van achter opboog. De oorsprong is zonder twijfel veel ouder. Ondanks het oertype van de voorboeg past ze wonderwel met het moderne achtergedeelte. Deze uitvoering maakte een verlenging van het vlak nodig. De naad van het verlengstuk komt op dezelfde hoogte als de naad van de onder- en bovenboorden. Vanaf het voorschot tot aan

de bovenkant is het oplopende vlak lichtjes bol gezet. Men kon niet nalaten de plaat te bewerken. Onder de naad is een oog aangebracht voor de ring. Uit het aantal overblijvende boten zou men kunnen afleiden dat er een groot aantal gebouwd is geweest.

Schippers zijn over het algemeen bezige mensen die altijd wel wat om handen hebben, zelfs als ze een tijdje aan de wal liggen. Als men echter belangstelling toont voor hun boot, is het net of tijd geen rol meer speelt en babbelen ze honderd uit over alles wat er mee te maken heeft. Zo was het ook bij schipper Fr. Van Hemelrijk van het motorschip "Deopa". Hij straalde van fierheid omdat hij eigenaar was van een gerenommeerde, klassieke schippersboot. Hij zou hem voor geen geld kwijt willen.

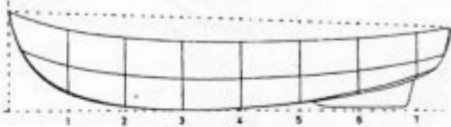
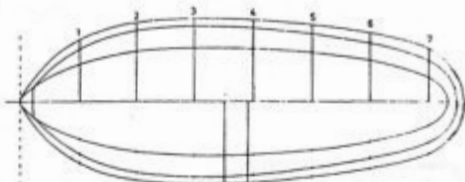


Belgische schippersboot, okervorm

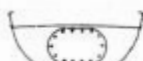
gebouwd te Boom bij Thoen-De Maeyer

Lang 3,67 m.
Breed 1,35 m.

materiaal in mm.
 jegaliseerde plaat 2,5
 spanten 30 x 30 x 3 L.
 dolboord 40 x 40 x 3,5 L.
 kliknagels 5
 schuurlijst 22 x 3
 scheg 2
 houten roeibanck 185 x 36



achterstaf



voorstaf



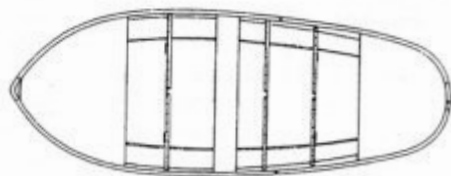
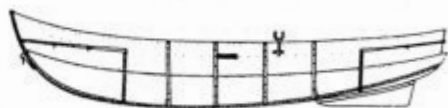
spant 3



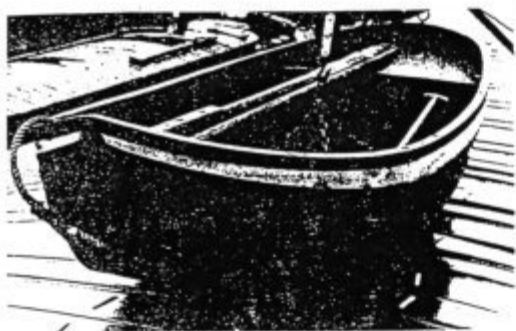
achter



voor



De boot was binnen en buiten grijs geschilderd, het verstevigingsprofiel en de daar onderliggende strip zwart en de ruimte ertussen opgesmukt met een witte band.



Het vierde bootje van Thoen was het paradepaardje uit de stal. De voorboeg werd afgewerkt met een rechte, vallende en breed uitwaaierende plaatvoorstevan. De voor- en achterkant waren nu perfect eigentijds. Het resultaat werd zo bevredigend gevonden dat er een patent werd op genomen om hun te beschermen tegen namakers. Het heeft niet belet dat het toch werd gedaan.

Om de overgang van het vlak naar de steven mogelijk te maken wordt uit de voorkant een lang driehoekig segment gesneden. De uitsnijding reikt bijna tot tegen het voorschot. Het uithameren van het voorste deel van het vlak brengt de zijden bij elkaar die op de smalle strip van de stevenplaat aan de onderzijde worden vastgeklonken. De stevenplaat, die naar boven toe verbreedt, heeft na bewerking een ronde vorm, zodat de zijden de koppen van de boorden overlappen en er op vastgemaakt kunnen worden. Het oog voor de ring ligt ter hoogte van de plecht. Typisch voor al de boten van Thoen is het ontbreken van verhoogde vangen of

dragers voor een vloer. Een vloer is dan ook nooit in een van die boten gevonden.

Het is een voortzetting van de traditie. De bootbouwers, noch in de tijd van de houtbouw, noch later, leverden een vloer bij de boot en de schippers namen zich zelden de moeite er een te maken. Aan de zittingen van de roeidoften is niets voorzien om ze vast te maken. De doften waren op geen enkele boot aanwezig. Misschien werden ook deze er niet bijgeleverd.

De opgemeten boot stond op de motorspits "Zwerfer" van schipper Wouters. Hij liet hem tien centimeter korter maken dan de kleinste standaardmaat. Daar had hij een bepaalde reden voor. Zijn reisroutes gingen regelmatig naar het Franse binnenland met zijn smalle kanalen en benepen sluizen. De ervaring had hem geleerd dat een te grote boot steeds voor problemen zorgde. Vandaar zijn besluit voor het bestellen van een kleinere. Hij kocht hem in 1957 voor de prijs van 10.000 frank. Als wetenswaardigheid kan er aan toegevoegd worden dat een boot van Thoen ongeveer 250 kg. weegt.

De schipper van de "Zwerfer" had zijn boot zowel binnen als buiten donkergrijs geschilderd en versierd met een zwarte rondom lopende band tussen de streppen. Anderen lieten hun fantasie de vrije teugel. Geliefd was het schilderen van de voorstevenplaat in een helle kleur zoals rood. Als men de onderkant tot aan de waterlijn schilderde nam men meestal dezelfde kleur. Voor de romp kon het zwart, blauw, grijs of wit zijn. Welke kleur men ook nam, men zorgde altijd voor een in het oog springende band tussen de streppen. Lichte kleuren waren voor de binnenafwerking.

Omdat er, enige tijd nadat Frans Thoen zijn bedrijf had opgegeven, weer vraag was naar het laatste en meest succesvolle bootje, begon een klein werfje langs de Rupel in dezelfde stad (het bedrijf



Belgische schippersboot.

gebouwd te Boom bij Theen-De Meeyer in 1957

lang 3,65 m.

breed 1,45 m.

materiaal in mm.

gegalvaniseerde plaat 2,5

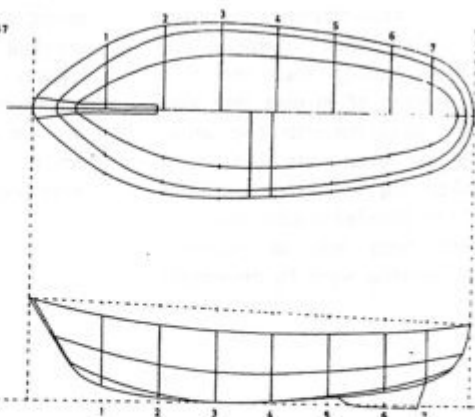
spanten 30 x 30 x 3 L

deksbord 40 x 40 x 3,5 L

schransgels 5

schuurlijst 22 x 3

houten speibank 190 x 42



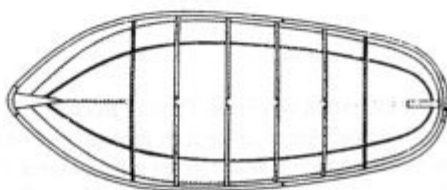
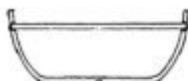
achterschat



voorschot



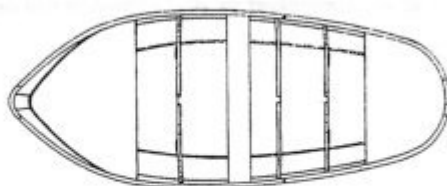
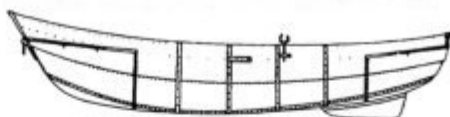
spant 3



achter



voor



Vennekens) deze soort te bouwen. In het begin werd de ambachtelijke werkwijze voortgezet, alle delen werden met klinknagels vastgemaakt, maar zeer vlug stapte men daarvan af en ging men alles lassen, behalve de profielversterking aan de bovenzijde, daar bleef men klinknagels voor gebruiken. Bij Vennekens zijn meer dan duizend van deze boten gebouwd. Iemand heeft hem ooit in polyester nagemaakt. Toevallig werd hij opgemerkt

op de roef van een binnenschip. Zijn er meerdere gebouwd of is het bij deze enkeling gebleven? Het is moeilijk te zeggen. Een feit is zeker, de ronde achterbouw die vroeger een bijdrage was aan zijn succes betekent nu een handicap, omdat het moeilijk is er een buitenboordmotor aan te hangen.

Bronnen

Onderhoud met een kleinzoon van Frans Thoen - Boom.

Opmeting van de jol op de "Anro" in Gent en gesprek met de schipper 1985.

Opmeting van de tweede boot op een verlaten schip te Gent 1985.

Opmeting van de derde boot op de "Deofra" van schipper Fr. Van Cauwenberg van Baasrode.

Opmeting van het vierde type op de motorspits "Zwerver" van schipper Wauters te Antwerpen.

Onderhoud met Dhr Vennekens van de gelijknamige jachtwerf in Boom.

Het museum is in het bezit van een dergelijk "bootje van Thoen". Momenteel wordt het gerestaureerd zodat het binnenkort zal deel uitmaken van onze collectie.



ABRAHAM HANS EN PETER DE GROTE IN BAASRODE

1997 is het jaar van Peter de Grote. In Nederland en Rusland wordt op grote schaal het feit herdacht dat de Russische tsaar Peter I 300 jaar geleden Nederland bezocht. Die drukte is gegrond : het is immers in Nederland dat Peter I het Westen heeft leren kennen en de inspiratie heeft opgedaan om na zijn terugkeer naar Rusland te beginnen met de modernisering van Rusland.

Wat opvalt in al die herdenkingen, is dat de Zuidelijke Nederlanden nooit ter sprake komen. Wij (leden van het Scheepvaartmuseum van Baasrode) zijn evenwel geboeid door de twee "Hansjes" (volksverhalen geschreven door Abraham Hans - 1882-1939), nl. *'De Geheimzinnige Scheepsbouwer van Baasrode'* en *'Vlamingen in Rusland'*.

In dit eerste verhaal wordt verteld over een vreemdeling die in november 1697 de scheepswerven van Baasrode bezoekt. Het blijkt ene Peter Michajlov te zijn. Hij komt terecht bij de scheepsbouwmeester Vernimmen, waar hij enkele dagen op de werf werkt, tot uitlekt dat hij in feite de tsaar van Rusland is. Zijn incognito wordt ontmaskerd door schipper Jeroen die regelmatig op Zaandam vaart en daar het nieuws vernomen heeft. De mensen van Baasrode zijn stomverbaasd. Nu Peter niet meer rustig kan werken, wil hij Baasrode verlaten, maar hij nodigt wel vader en zoon Marevoet uit om naar Rusland te komen werken. Zijn agent George (Putte), een Hollander die al jaren voor hem werkt in Rusland en buitenlandse arbeidskrachten aanwerft, handelt de transactie af. Een maand later vertrekken vader Pieter en zoon Richard Marevoet naar Rusland, aangetrokken door het aantrekkelijke aanbod veel geld te gaan verdienen.

Ook de Marevoets laten zich niet van hun stuk brengen. Enkele maanden later - in het verhaal "Vlamingen in Rusland" - zitten vader en zoon Marevoet in Moskou. Daar komen ze tot de ontvullerende vaststelling dat ze door Peter I misbruikt zijn. Na een mislukte poging slagen de onverschrokken Vlamingen erin hun vertrouwde Baasrode terug te bereiken.

Alhoewel Abraham Hans' verhaal over de Baasrodenaars die naar Rusland gaan werken gebaseerd is op een legende, bevat deze geschiedenis toch veel historisch verifieerbare elementen. Dankzij zijn gunstige ligging "ontpopte Baasrode zich al eeuwen geleden tot een centrum van scheepsbouw, visserij en handelsvaart". In het verhaal van Hans is sprake van de werf van Lieven Vernimmen : die ontstond in 1685. Bovendien onderhield Baasrode contacten met Zaandam, uitgerekend de plaats waar Peter I als "tsaar en timmerman" in de leer ging. Het is dus niet uit te sluiten dat Peter I in Zaandam hoorde vertellen over de scheepswerven van Baasrode en aan een op Baasrode varende schipper vroeg eens te horen of er kandidaten waren om naar Rusland te gaan werken.

Niet uit te sluiten is de hypothese dat Abraham Hans twee historische episodes door elkaar heeft gehaald : die van het Grote Gezantschap (1697-98) in het gezelschap waarvan Peter zijn eerste bezoek aan het Westen bracht, nl. aan Nederland en Engeland, en zijn tweede reis in 1717, toen hij ook de Oostenrijkse Nederlanden en Frankrijk bezocht.

Wat in Hans' verhaal nog verschilt van de historische werkelijkheid is de voor de potentiële Rusland-vaarders belangrijke kwestie van het loon : om de verre reis mogelijk te maken



kregen de buitenlanders op voorhand geld om de reis te bekostigen en bovendien twee maanden loon vooruit betaald. In Abraham Hans' verhaal gaat het er allemaal veel minder rooskleurig aan toe : moeder Marevoet zit door de maandenlange afwezigheid van haar man en zoon op droog zaad.



Peter de Grote (1672-1725)

U begrijpt dat wij nieuwsgierig zijn naar de vraag : wat is hier in deze verhalen waarheid en wat is verzonnen?

In het boek van Pastoor G. Boeykens (oude versie) op blz. 147 lezen we i.v.m. de inhuldiging van de heer Achiel De Kinder als burgemeester van Baasrode op zondag 22 mei 1927 dat er een historische stoet uitging waarin o.a. uitgebeeld werd :

"Groep IV. 8) Te paard :

- Het keizerlijk hof van Peter de Groote van Rusland (3)
- de keizer met gevolg van grootvorsten
- de keizerin met gevolg van grootvorstinnen

(3) Volgens De Potter en Broeckaert zou Peter de Groote van Rusland hier te Baasrode het scheepsbouwen hebben geleerd. We meenen dat we hier te doen hebben, met een loutere legende."

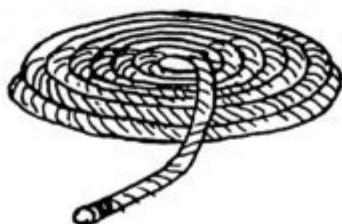
Het huis "Pierre Le Grand" (het latere "Keizershof" in hetwelk de zonderlinge vorst zijn verblijf zou hebben gehad) stond op het vroegere kadasternummer 383 (c.f. Toponymische kaart van Baasrode naar het Landboek P.F. van Tieghem door M. Bovyn). Dit is nu de Scheepswerfstraat 51 en de afgebroken nrs 53 en 55. De vroegere bewoners van pand nr 51 (familie Hermans) kregen van vader op zoon de bijnaam "de Keizer". De stokoude loods (ongeveer 2 jaar geleden afgebroken) met werkhuis achter 53 en 55 lag vlak aan de vroegere haven en is hoogstwaarschijnlijk de werf van Lieven Vernimmen en Gillis Annemans tezamen (c.f. De Potter en Broeckaert).



Peter De Grote nam niet enkel kennis over scheepsbouw mee naar Rusland. Veel woorden in verband met de scheepvaart zijn overgenomen uit het Nederlands.

Enkele woorden die veel gelijkenis vertonen in het Russisch en het Nederlands

Kajoeka	kajuit	sjoerman	stuurman
sjtorm	zeestorm	nord-vest	noordwesten
nord-ost	noordoosten	lotsman	loods
matros	matroos	vaterpas	waterpas
vaterlinija	waterlijn	baken	baken
koers	koers	kilj	kiel
kiljvater	kielwater	flot	vloot
sjloepka	sloep	boesjprit	boegspriet
farvater	vaarwater	sjtevenj	stevan
trjoem	ruim	lavirovatj	laveren
dok	dok	sjloez	sluis
rej	ree	rejd	rede
rejs	(zee)reis	tros	tros
jachta	jacht	takelazj	takelage
sjchoena	schoener	fracht	vracht
kliper	klipper	kamboez	kombuis
krejser	kruiser	ljoek	luik
boej	boei	rif	reef
verfj	werf	kok	scheepskok
kazemat	kazemat	kojka	kooi



NIEUWS UIT HET BRITISH MUSEUM

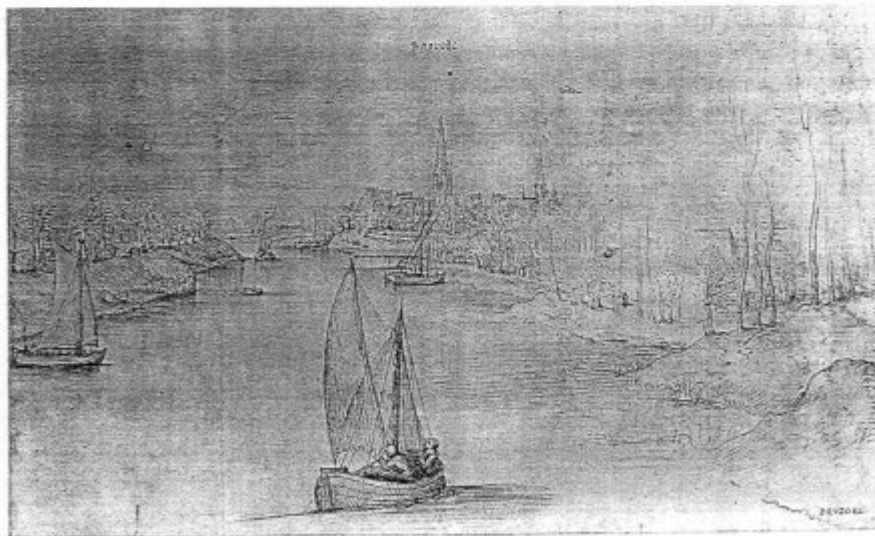
In het British Museum - afdeling oudheden uit de Middeleeuwen en later - bevindt zich een uit hout gesneden beeld, afkomstig van de boeg van een schip. Het staat tentoongesteld in de Early Medieval gallery. Het boegbeeld werd in 1934 opgedregd uit de Schelde, een eindje stroomopwaarts van Appels. Naar het schijnt zijn er op die plek destijds nog meer stukken hout gevonden, maar deze zijn niet bewaard gebleven, zodat niet met zekerheid valt uit te maken of zij al dan niet van een schip afkomstig waren. Zij werden niet door het British Museum aangekocht. Daarnaast beschikken ze in Londen nog over een tweede boegbeeld, waarover minder met zekerheid bekend is en dat niet tentoongesteld staat. Het werd ergens tussen Moerzeke en Mariekerke gevonden, eveneens samen met andere stukken hout, in de periode 1938-1940.

Toen de boegbeelden werden gevonden, was men aanvankelijk van mening dat zij afkomstig waren van vikingschepen. Meer recent wetenschappelijk onderzoek, gebaseerd op de C 14-methode, heeft echter uitgewezen dat zij hoogstwaarschijnlijk van enkele eeuwen daarvoor dateren. Al is met een dergelijke analyse geen exacte datering mogelijk, wel blijkt eruit dat het hout, gebruikt voor het bij Appels gevonden boegbeeld, uit de periode 250-655 na Chr. zou kunnen stammen (met 95% waarschijnlijkheid) of, met een minder hoog percentage waarschijnlijkheid, uit de periode 400-615 na Chr. Er bestaat dus 5% kans dat het hout toch nog ouder of jonger is. Alles bij elkaar heeft het er echter de schijn van dat het eerste boegbeeld uit de laatromeinse periode of uit het tijdvak van de volksverhuizingen stamt; het tweede boegbeeld zou ouder kunnen zijn. Volledige zekerheid bestaat er niet, hoewel de veronderstelling dat beide exemplaren in de laatromeinse periode, ergens in Noordoost-Gallië, op een werf aan de Schelde zelf, zijn vervaardigd, de laatste jaren wel terrein heeft gewonnen. Deze veronderstelling wordt geschraagd door afbeeldingen - op munten uit het eind van de 3^o eeuw - van oorlogsschepen die de Romeinen in hun provincies gebruiken, en door andere vondsten, afkomstig uit de postromeinse periode. Een voorbeeld daarvan is een stijl met dierenkop uit Zele (in het bezit van het Nationale Scheepvaartmuseum te Antwerpen). Daarom lijkt het onwaarschijnlijk dat de boegbeelden van Angelsaksische origine zijn. Daarentegen zou men kunnen stellen dat de zoömorfe vorm wellicht wijst op Germaanse origine (voorzover de term "Germaans" hier tenminste mag worden gebruikt, aangezien het Romeinse Rijk zich, althans in naam, in de 5de eeuw na Chr. nog altijd tot aan de Rijn uitstrekte). Overeenkomstige boegbeelden kwamen voor in Noord-Europa - sinds de Keltische ijzertijd en eerder, via de vikingtijd, tot en met het begin van de Middeleeuwen - zodat de exemplaren uit de Schelde thuishoren in een lange traditie. De topversiering uit Zele dateert mogelijk uit de Merovingische periode.



PIETER BRUEGEL DE OUDE - BAASRODE AAN DE SCHELDE

Deze prent werd rond 1560 door de grootmeester over ons "Dorp aan de Schelde" gepentekend. Ze toont de kerk (aan het water gelegen) en het "Hof van Peene", waar twee torentjes het gebouw bekronen. De oorspronkelijke burcht werd na een brand tot een renaissancekasteel verbouwd en had hoge trapgevels. Verder zien we de ingang van de oude haven van Baasrode met een 10-tal Brabantse schuiten. Het aantal schepen wijst op de belangrijkheid van ons dorp. Op zoek naar dit meesterwerk zijn we met bovenstaande gegevens, via de moderne communicatiemiddelen, beland bij het Kunsthistorisch Museum te Wenen. Deze hebben ons in verbinding gesteld met de "Graphische Sammlung - Albertina in Wenen", echter zonder direct resultaat. Professor Van De Velde - Faculteit Letteren en Wijsbegeerte, Brussel - heeft ons ook niet verder kunnen helpen. Nadien namen we contact met de "Staatliche Museen zu Berlin - Kupferstichkabinett" en werd ons een mooie kopie "tegen betaling" overgemaakt. (Hoe dit werk in Berlijn is geraakt, laat zich raden). Duplicaten van deze pentekening werden vakkundig ingelijst door de N.V. De Beule van Hamme. Het museum stelt dan ook onze Bruegel te koop aan de spotprijs van 1.500 BEF. U kunt bestellen door overschrijving van het volledige bedrag op onze rekening 001-1371338-28 met vermelding "Bruegel - Baasrode aan de Schelde".



OPEN MONUMENTENDAG 1997

Dit jaar stond de OMD in het teken van "arbeid". Baasrode met zijn industrieel verleden was de geknipte locatie om de wandeling, die elk jaar op deze dag door de stad Dendermonde wordt georganiseerd, te ontvangen.

In samenwerking met de stadsgidsen werd een twee uur durende wandeling uitgestippeld die verschillende interessante en vooral in deze tijd vergeten plaatsen aandeed waar onze dorpsgenoten ooit gewerkt hebben.

Er waren maandenlange voorbereidingen nodig om alles te plannen. Er werd materiaal en documentatie verzameld. De ateliers en de houten loods kregen een schoonmaakbeurt (de 'stofvreters' kunnen er van meespreken!). Er werd beveiliging voorzien op de werf.

Op 14 september kwam de zon pas op en enkelen waren reeds op post om op de diverse plaatsen langs het parcours de fotopanelen en andere materialen aan te brengen. Voor Jan Annemans geen probleem, hij kon toch reeds enkele nachten niet meer slapen. De weerman bracht mooi weer en de brouwer bier: we konden starten!

Om 10 uur 's morgens waren de eerste geïnteresseerden reeds op post om de eerste wandeling mee te maken. De groepen vertrokken op het dorpsplein langs de Vooruit naar de Molenberg, de veevoederfabriek en constructiewerkhuizen Vermeylen, langs het Meirgat en de Driehuizen naar de scheepswerf. In de brouwerij Bacchus werd een film getoond over het brouwproces. Langs de kerk en het veer (met de 'etendraagsters') werd dan verder gewandeld naar de vroegere haven van Baasrode en de Terminus van de bussen naar Brussel en Dendermonde om zo weer op het Dorpsplein uit te komen.

In totaal mochten we 635 deelnemers tellen.

Velen lieten ook de uitzonderlijke kans om de werf te bezoeken niet liggen; meer dan 2000 bezoekers schoven aan om een geleid bezoek aan de werf mee te maken.

Op het plein werd voor eten en drinken gezorgd en 's avonds speelde de JDK-band.

Vermelden we nog de verschillende evocaties langs het parcours en de demonstratie kantklossen op het plein en het is duidelijk dat er veel te zien was die dag.



Gedrukt: P. VERMILLEN & ZIJNEN - Baasrode - Leeuwarden.



Dorpsplein

We zouden graag iedereen bedanken die op de een of andere manier meegewerkt heeft aan deze organisatie. We vermelden ook graag de medewerking van het Provinciebestuur van Oost-Vlaanderen, het stadsbestuur Dendermonde en de Dendermondse gidsenkring.



FRIESLANDREIS

Op 27 en 28 september jl. trokken een zeventiental 'scheepvaartmuseum-enthousiastelingen' per bus naar Friesland en bezochten er enkele interessante plaatsen.

Eerst werd KETELHAVEN aangedaan. Het '**Rijksmuseum voor Scheepsarcheologie**' was een ware revelatie. Het laat in zijn presentatie de resultaten zien van de scheepsopgravingen die gedaan werden na de drooglegging van de Zuiderzee.



De mooie opstelling van de verschillende scheepsresten gaf ons een duidelijk beeld van de vroegere bouwwijze van houten schepen alsook een belangrijke hoeveelheid informatie over het leven aan boord destijds. Een museum om 'U' tegen te zeggen.

Na de lunch ging de reis verder naar HEEG waar we ontvangen werden op de werf van **Pier Piersma**. Deze sympathieke werfbaas toonde ons hoe hij houten schepen bouwt. Hij gaf zelfs een demonstratie van het branden en buigen van een eiken plank. De tjotters, boeiers en Friese jachten die Piersma bouwt lagen te blinken in de herfstzon en het was een waar genot voor het oor om te luisteren naar een scheepsbouwer die met zoveel liefde over zijn scheepjes vertelde.

Die avond en die nacht brachten we door in hotel '**De Wielen**' te LANGWEER, een typisch Fries dorpje aan de rand van het Koevordermeer.



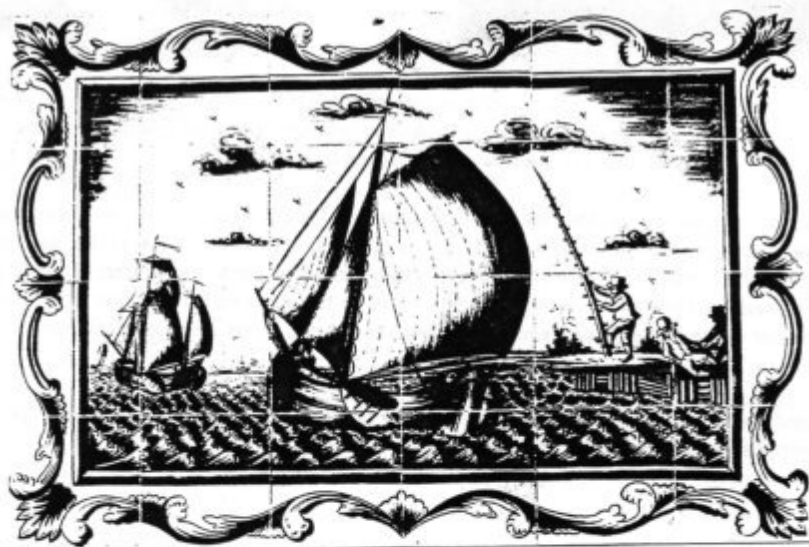
's Anderendaags ging het richting SNEEK, het mooie stadje met de prachtige 'Waterpoort'. Hier bezochten we het 'Fries Scheepvaartmuseum' en luisterden met gretige oren naar de boeiende uitleg van onze gids Jemper Kuiper.

We hebben vooral onthouden dat de stichting (wij noemen dat een VZW.) ongeveer vijftien miljoen per jaar ontvangt van de provinciale overheid en de stad. Om jaloers op te zijn.

Tevens hebben we onze ogen uitgekeken op de verzameling modelbouwschepen die hier te pronken staat. Tijdens onze rondgang kregen we bij elk tentoongesteld object een uitgebreid relaas over de herkomst en de vroegere functie. Vooral het verhaal van de palinghandel tussen Heeg en Londen was om van te snoepen. Stel je voor paling die in de bun van het schip zeeziek kon worden bij zwaar weer. Ook de kajuitbetimmering van de inmiddels gesloopte boeier 'Almeri' heeft grote indruk op ons gemaakt.

We mogen gerust zeggen dat we uit het Fries Scheepvaartmuseum overvoldaan zijn buitengekomen en dat we van onze Frieslandreis nog lange tijd een onvergetelijke souvenir zullen overhouden.

Jade



SCHIPPER ALBERT VAN DEN DRIESSCHE VERTELT:

Ik ben geboren in 1900 te Hoecke, dat is op de Damse vaart want die was toen nog open. We vaarden toen op een 'korte waal', die was zo'n 33 meter lang. We waren bieten aan 't laden voor Moerbeke. Al mijnen jongen tijd heb ik meegevaren met mijn ouders; tot mijn tien jaar en toen ben op pensionaat gegaan in Nederbrakel. Dat was tot mijn 12 jaar, tot aan mijn eerste communie. Daarna moest ik daar weg, want ik was al te groot. Maar kom; op die twee jaar heb ik toch veel geleerd. Ik heb daarna met mijn vader samen gevaren om ons schip op te verdienen. Dat was een Frans schip; in Condé gebouwd en daarom mochten we in Frankrijk blijven varen. Maar we hebben malchance gehad want in 1914 bij het uitbreken van den oorlog waren we juist in Gent en daardoor zaten we aan den Duitsen kant terwijl ons familie in Frankrijk aan den anderen kant van het front zat. We hebben van die eerste oorlog niet veel last gehad; in 1940 was dat heel wat anders.

In 1925 ben ik getrouwd. Mijn vrouw vaarde met haar ouders op een Verdunschip; dat was een schip iets groter dan een Samberspits maar wel 5 meter 50 breed en die konden dus niet de Samber op en bleven op de Maas varen. Ze hadden meestal een spiegelgat met een plat stuurrad maar soms hadden ze ook een inspit. Ze konden in Givet juist door den tunnel; maar soms bleven ze al eens vast zitten en dan moesten ze er water inpompen om wat te zakken. Mijn vrouw wilde niet op een houten schip varen en ik ben toen in Gent aan de wal gegaan om iets anders te vinden. Daar ontmoette ik Polydoor De Smet van Steendorp en die zocht een schipper voor zijn 38 meter spits; den 'Avenir'; een nieuw schip dat in Baasrode gemaakt was. In Gentbrugge aan

het papierfabriek zijn we aan boord gegaan voor ons eerste reis naar Wattrelos in Frankrijk. Van daar gingen we leeg naar Doornik om cement te laden voor Den Haag. Dat was nieuw voor mij maar ik trok mijn plan in Giesen, op de Waal, zijn we zand gaan laden aan de baggermolens. Dat zand werd eerst gezeefd en dan met de 'schup' in het schip geladen. Dat ging zo in die tijd. We hebben dat veertien maanden gedaan. Mijn schoonvader zei: 'ge gaat nog ne keer verzuipen als ge zo blijft varen met het water in het gangboord'. Natuurlijk kwam er tijdens het zand laden altijd veel water mee in het schip en dan moesten we alle uren pompen ook 's nachts; want anders liep al het water naar voor in het schip en dan ging uwe kop onder. Ge moest dus altijd een beetje achterover laden. En als ge dan geladen waart moest ge een sleepboot vinden en dan gingen we naar een bepaald café en daar probeerde ik altijd met een groot schip mee te gaan. We hingen dan wel achteraan en dat bracht veel stuurwerk mee en bij het binnenlopen van Wemeldinge moest ge uwe draad inkorten en dat was een draad van twintig en er waren niet veel schippers die dat allemaal wilden doen en daarom kreeg ik dan en rijksdaalder korting op het sleeploon en dat was welgekomen voor een jong koppel. Nadien hebben we veel naar Antoing gevaren en dan kregen we dikwijls de sleepboot 'ST.ELOY' van Detourné voor de kop. Ook in Gent hebben we veel gezeten met zand voor Pierre Velghe, een grote bevrachter die ook twee kranen had in de dokken. In Rotterdam was er na den oorlog een bevrachter Casteleyn en daar hebben we ook veel zand voor gevaren.

Dan heeft mijn schoonvader gevraagd of ik op zijn schip wilde varen 'de 'Commercial III'. Als we dan naar Frankrijk vaarden



moest ik toebak meebrengen want mijn vader 'chiktegede' en omdat we maar 500gram mochten meebrengen staken we altijd een kilo of twee in een kurkezak .Die legden we dan gewoon op het dek en de douanen wisten van niks.

We hebben toen ook veel cement geladen voor Amsterdam en van daar dan leeg naar de Ruhr met zo'n 'witpijper' dat waren van die grote sleepboten met een witte schouw. Op ne keer hingen we samen met een ander schip opzij de eerste lengte achter de boot en toen we 's avonds ten anker gingen zag ik dat ons schip zeker dertig centimeter dieper lag dan dat van de buurman. Ik die luiken open gegooid en ik zag mijn 'buiding' drijven. Ik kijk in het vooronder en daar zag ik het water broebelen. Er waren wel een stuk of twintig klinknagels losgekomen. Dat waren nagels zonder 'soeverein' en waarschijnlijk slecht geklonken en omdat we in de eerste lengte op zo een tien meter achter de boot hingen hadden we veel schroefwater tegen de kop gekregen en door de trilling waren al die nagels toen los gekomen . Gelukkig had ik trekbouten aan boord en met behulp van de

buurman hebben we de lekken kunnen dichten maar dat was niet gemakkelijk terwijl dat ge voor anker ligt op de stroom . We hebben in die tijd veel kolen naar de Ruhr gevaren en kwamen ook weer met kolen terug maar dat waren dan magere huisbrand kolen . We probeerden ook om een paar keer per jaar naar Parijs te varen want dat verdiende beter omdat de Franse frank hoog stond. We kregen toen één frank zeventig per ton .

In 1937 heb ik dan een Anglo Belge van 40PK. laten inbouwen. Maar in 1938 heb ik dat schip dan ingeruild voor een nieuwe spits met 120 PK. Ook een Anlo-Belge maar met gloeikop. Dat was op de werf van Ombret. Met dat schip hebben we ook veel naar Parijs gevaren. Veel graan gevaren want we hadden een droog schip en zo waren er niet veel. Vanuit Frankrijk gingen we dan weer met bomen naar Holland .

(wordt vervolgd)



Bazeerde. - Chantiers Van Praet-Denaert.

M. van B... Uitg. Am. Groot



VOORSTEL INTERREG II

Hierna volgt ons voorstel (dd. 7 oktober 1997) tot uitbouw van de beschermde site Scheepvaartmuseum en Scheepswerven te Baasrode om deze te integreren in het grensoverschrijdend project in de Euregio Scheldemond van INTERREG II

Op 1 januari 1987 stopten de werven Van Damme en Van Praet-Dansaert hun activiteiten. Deze werven waren, door omstandigheden, nooit gemoderniseerd, zodat voor industrieel-archeologen zich de unieke gelegenheid bood om deze te bewaren. De bescherming is inmiddels een feit.

Specialisten hebben reeds herhaaldelijk en uitgebreid gewezen op het belang van de scheepswerven voor binnenvaart in Baasrode en aangrenzende Scheldegemeenten. Vanuit die optiek is de uitbouw van een thematisch museum en van een belangrijk conservatie-project in deze regio zeker verantwoord.

De werven - vroeger bestemd voor de bouw van houten schepen - kregen hun uitzicht hoofdzakelijk (einde) 19de eeuw, maar bevatten nog sporen die heel wat ouder zijn (18de eeuw : de werf De Landtsheer). Het geheel vormt een volledig overzicht van de ontwikkeling van de bouw van binnenvaartuigen in de 19de eeuw, in het bijzonder van metalen schepen vanaf het laatste kwart van de vorige eeuw. De werven bevatten een uitgebreide uitrusting wat betreft gereedschap, waarvan een aantal machines teruggaan tot Engelse voorbeelden uit het midden van de 19de eeuw (tot omstreeks 1840).

Het betreft hier dus een bijzonder boeiende site, die tal van mogelijkheden biedt inzake museale en toeristische uitbouw.

Bij het uitbouwen van de werven worden 4 belangrijke functies in acht genomen :

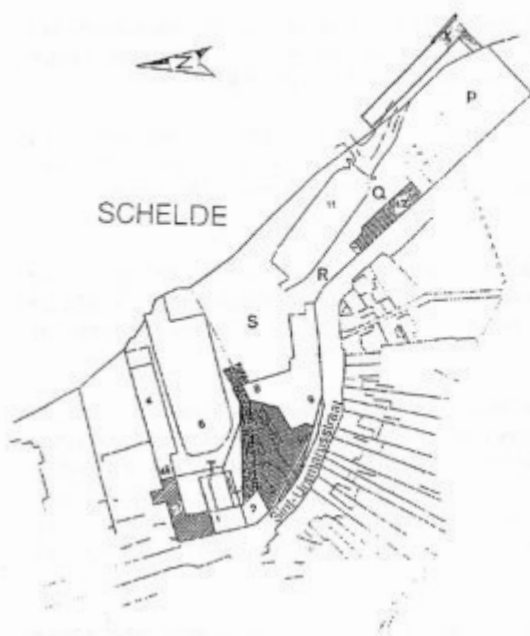
1. **bewaarfunctie**
conserveren en archiveren van machines, boten, plannen, ...
2. **tentoonstellingsfunctie**
houten bootconstructies : tentoonstelling, restauratie en demonstraties
droogdokken en vrijliggende terreinen (langs Schelde) : expo van traditionele vaartuigen
3. **educatieve en culturele functie**
het bewaarde openstellen voor het brede publiek (scholen, groepen, ...) door rondleidingen, werkateliers, klasateliers, videolokalen, ontmoetingsruimte voor lezingen, ruimte voor tijdelijke tentoonstellingen, ...
4. **toeristische functie**
aanlegsteiger, parkeermogelijkheid, horeca, verhuur fietsen, kano's

Toeristische, educatief-culturele en tentoonstellingsfuncties overlappen elkaar gedeeltelijk.

De uitwerking van deze voorstellen brengt een grondige infrastructuraanpassing met zich mede. Op korte en lange termijn zal de tewerkstelling gunstig beïnvloed worden in de streek.



Toestand van de site (*Voorstellen cursief weergegeven*) (zie plan)



Fase 1 :

1. Huidig museum (de woning van de familie Van Damme, scheepsbouwers) centraal gedeelte met trap en een aantal mooie salons; (achterbouwen van mindere waarde; kunnen eventueel gesloopt worden).

De salons worden bewaard als salon. De bovenverdieping wordt als administratieve ruimte bemut.

2. Leegstaand gedeelte van de vroegere woning van de familie Van Damme, *wat als geheel met 1 zou moeten geïntegreerd worden* (kleine achterbouw : van latere datum; heeft geen historische waarde; zou dus eventueel ook kunnen gesloopt worden).

- 8 + 9. 2 verdiepingen : onderaan : de smidse voor spanten en spantenvloer
 bovenaan : houtopslagplaats en houtconstructieatelier
 Beneden : het metaalconstructieatelier met de oorspronkelijke machines (beveiligd voor het publiek)
 Bovenverdieping : *tentoonstellingsruimte voor grote objecten (vb. Interieur van een binnenschip, werkplaats van zeilmaker, ...)*

P Geschikt als parkeerplaats voor personenwagens en autobussen.

X Steiger (op het einde van het terrein)
 Lengte van de steiger : 80 m; lengte van de brug : 25 m.
 2 passagiersschepen of 10 pleziervaartuigen.

Fase 2 :

3. *Vroegere woning, om veiligheidsredenen reeds gesloopt. Ongeveer op die terreinen zou het horecagedeelte komen. De achterliggende zone (gewolkte zone) is een open gaanderij ter hoogte van de eerste verdieping. Deze kan*



ook als terrasruimte gebruikt worden en geeft een overzicht over gans de site en benadert de vroegere open bergingen.

10. Open terrein, op lange termijn ideale verbinding tussen 8, 9 via 3 naar 2 toe.
Wordt een ruimte in de vorm van een amfitheater dat voor polyvalente doeleinden kan gebruikt worden : vergaderingen, tentoonstellingen, lezingen, muziekopvoeringen, filmprojectie, ...
Bovenverdieping : Bar/restaurant.
- Q Gebied tussen 11 en 12
 Weg van parking naar museum, die zodanig zou moeten ingericht worden dat elke bezoeker mentaal wordt voorbereid tot het museumbezoek.
- R Nieuwe ingang naar museum (+ sanitair)
- S Terrein voor permanent opstellen van museumschepen
- T Polyvalente open ruimte voor o.a. tijdelijke tentoonstellingen

Fase 3 :

6. Getijdendroogdok : hierin kunnen 3 schepen liggen : 2 spitsen en 1 kempenaar.
De toegang - momenteel belemmerd met damplanken - herstellen aangezien hij beschermd is. Voorstel : Waterkering - die tegelijkertijd ook dient als borstwering - voor de veiligheid op sigmahoogte rondom het dok.
11. Beschermd droogdok voor 2 spitsen.
Voorstel : dermate aangepaste borstwering - geïntegreerd met de Q-zone - rond het dok ter beveiliging van het publiek
In het dok : ligplaats voor traditionele vaartuigen.

Fase 4 : eindfase :

7. Leegstaand terrein
Kan op lange termijn geïntegreerd worden in het nieuwe ontwerp, maar moet ook toegang geven van de straat naar de werf.
Op de locatie van de vroegere afspanning "'s Heeren Wapen" wordt de binding gemaakt tussen de houten loods 4B (plannenkamer).
In te richten als huusbewaarderswoning en educatief gedeelte.
12. Berging voor verhuurfietzen en -kano's.

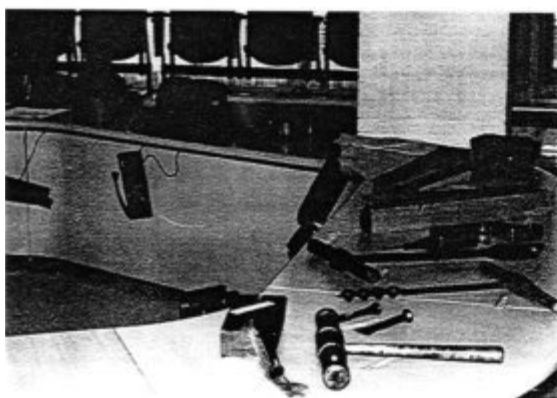
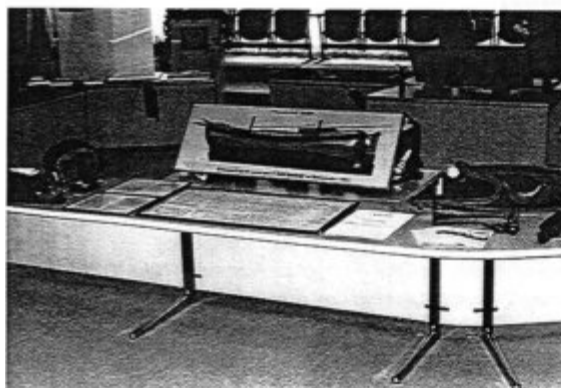


EEN DAGJE DENDERMONDE IN GELDROP.

Op zaterdag 4 oktober was Dendermonde te gast in de Noordbrabantse gemeente Geldrop, dit ter gelegenheid van twintig jaar jumelage (verzustering) Het scheepvaartmuseum heeft hieraan meegewerkt door in Geldrop een tentoonstelling in te richten met scheepsmodellen, -plannen, -uitrusting en -werktuigen. Het is een mooie expositie geworden die van de lokale bevolking (en zelfs van de aanwezige Dendermondenaren) veel bekijks kreeg.

Ook Geldrop heeft een industrieel verleden, namelijk in de weefnijverheid. We maakten van de gelegenheid gebruik om het weverijmuseum te bezoeken.

Jade



Weverijmuseum
Geldrop



...een levend museum!



weverij museum geldrop



MUSEUMNIEUWS

AANWINSTEN

- Een 'hot': een rieten mand waarmee destijds paling werd vervoerd. (gevlochten door Jan Emmer uit Lommel en aangekocht door de VZW.)
- Een **maquette** (1m.20x 90 cm.) van de Scheldekaai te Antwerpen met een schip tijdens het laden. Geschonken door Charles Blommaert uit Wijnegem. Deze ex-schipper van de 'Waterjager' werkte ongeveer 800 uren aan dit meesterwerk en behaalde er een zilveren medaille mee op de nationale wedstrijd voor modelbouw. Het pronkstuk staat nu in ons museum en we willen graag onze welgemeende dank uitdrukken aan de heer Charles Blommaert.
- Een **tekentafel**: een antiek prachtexemplaar. Gift van de heer Jacobs uit Grembergen.
- Een **naamplaat** 'SUZAN' van (wijlen) schipper Isidoor Van Cleempoel.
- **Boeken**:
 - de volledige reeks 'Scheepvaart in vroeger Jaren' (reproducties van oude postkaarten over de binnenscheepvaart)
 - de reeks 'Sleeptboten, Bokken en Bergingsvaartuigen in de Amsterdamse haven.
 - de reeks 'Scheepsrevue': zeven boekjes met foto's van oude sleeptboten.
 - Scheepswerven in Zeeuws-Vlaanderen.

MUSEUMWINKEL

In onze winkel zijn weer enkele zaken bijgekomen:

- De ingelijste pentekening van Pieter Breughel de Oude (enkel na bestelling) _____ 1500 BEF
- De brochure "Baasrode nijvere gemeente aan de Schelde" _____ 120 BEF

Verder zijn er nog volgende zaken:

- Het boek "Blik op Baasrode" van Yves Segers en Joris Gijsen _____ 1100 BEF
- Het boekje "De laatste scheepswerf van Baasrode" van Yves Segers _____ 150 BEF
- Genummerde ets "Baasrode Veer" _____ 600 BEF
- Het boek "Oud Baasrode" (nog slechts 2 exemplaren) _____ 500 BEF
- De Wielewaalbrochure "De Schelde" _____ 50 en 100 BEF
- Prentbriefkaarten uit te zoeken _____ 10 BEF



EEN NIEUW JAAR, EEN NIEUW THEMA

Het komende nieuwe seizoen (1998) stellen wij in het teken van : "Arbeid in Baasrode".

Baasrode kende in het begin van deze eeuw een grote industriële expansie. Deze evolutie heeft de gemeente een aparte plaats gegeven in de regio. De invloed ervan op de streek en de mensen die er woonden en werkten was specifiek in tegenstelling tot de meer agrarisch gebleven dorpen in haar omgeving.

Vele van deze industriële gebouwen zijn verdwenen. Wij trachten zoveel mogelijk documenten en fotomateriaal te verzamelen die ons een beeld kunnen geven van deze voor onze streek zo belangrijke periode. Wij beperken ons hierbij niet alleen tot de scheepsbouw maar willen een beeld kunnen geven van het begrip "Arbeid in Baasrode" in zijn ruime betekenis.

Hierbij doen wij een oproep aan iedereen die ons hierover foto's en/of documenten kan aan de hand doen. Na het maken van de nodige duplicaten zullen wij het origineel aan de betreffende personen terugbezorgen.

Hiervoor reeds dank bij voorbaat.

IN MEMORIAM

Wij vernamen het overlijden van schipper **Isidoor Van Cleempoel** op 31 juli 1997.

Hij was de eigenaar van het zilveren scheepsmodel dat wij mochten tentoonstellen op ons banket in januari. Tevens schonk hij ons verschillende stukken voor onze collectie.

Deze zomer overleed ook **Frank De Strooper**, oud-voorzitter van de VZW Scheepvaartmuseum.





Boven Water Beneden Meeke

Semestriële tijdschrift - 2e jaargang / Nr. 2

Colofon

Redactie : Jan Annemans, Anita Van Cutsem,
Fons Daelemans, Jan Dedroog.

Verantwoordelijke uitgever :

VZW Scheepvaartmuseum Baasrode

Redactieadres :

**St.-Ursmarusstraat 107
9200 Baasrode
☎ 052/33.60.49**



Scheepvaartmuseum Baasrode vzw

St.-Ursmarusstraat 137
9200 Baasrode