



Boven Water Beneden Meeke

Semestriële tijdschrift - 2e Jaargang / Nr. 1

1997

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

Sinds we met ons tijdschrift 'Boven water' gekomen zijn kunnen we onze leden en sympathisanten (die ons financieel en moreel steunen) regelmatig op de hoogte houden van het 'reilen en zeilen' van ons museum.

Wat gebeurt er allemaal in en rond het museum? Wat doet het bestuur van het museum (zowel voor als achter de schermen)? Dit zijn zeker vragen die ook bij onze leden 'boven water' komen.

Dit jaar zijn we van wal gestoken met een feestbanket in de Koninklijke Salons van het museum. Een succesrijk initiatief dat zeker voor herhaling vatbaar is.

Op zaterdag 29 maart 1997 wordt 'alle hens aan dek' geblazen want dan 'gooien we de trossen los' voor een nieuwe tentoonstelling van akwarellen en olieverfschilderijen over de binnenscheepvaart.

Zoals andere jaren zal ons **museum open** staan voor bezoekers **elke eerste zondag van de maand** maar groepen kunnen steeds een rondleiding met gids verkrijgen **na afspraak**.

Op 14 september 1997 (Open Monumentendag) worden 'alle zeilen bijgezet' want dan wordt ons museum het middelpunt van de belangstelling tijdens de georganiseerde wandeling rond het thema 'Arbeid'.

Op 27 en 28 september 'wenden we de steven naar het Noorden' en brengen een groepsbezoek aan de scheepswerven van Oost-Friesland. **Tijdig inschrijven** is noodzakelijk om niet 'uit de boot te vallen'.

We hebben dus een druk jaar 'voor de boeg'.

Jan Dedroog ap-



Kunst in het museum

In de 'Koninklijke salons' hangt rechts naast de schouw een 'Scheldezicht te Baasrode' van Regnier De Herde, door de kunstenaar aan ons museum geschonken.

Regnier De Herde werd geboren te Dendermonde en studeerde Spin- en Weefkunde te Gent. Zijn artistieke opleiding kreeg hij in de Dendermondse Academie onder leiding van directeur Fred. Willaert en ook van Leo Spanoghe (1874-1955) samen met Juul Keppens, Jozef Pas, Robert Moens, Veerle Hiel e.a. De leerlingen schilderden allen hetzelfde onderwerp 'en plein air' en Spanoghe gaf daarbij raadgevingen. Het is dus niet te verwonderen dat door dit nauw contact de leermeester een zeer grote invloed had op zijn leerlingen.

Regnier De Herde huwde met Els Van Praet en kwam in 1950 door zijn beroep in Oostende terecht. Hier begint hij aan een grote reeks schilderijen over het strandleven, de vissershaven, de zeedijk en de duinen. Toch moeten wij wachten tot in 1964 voor zijn eerste tentoonstelling te Parijs. De doorbraak kwam in 1968 met het veroveren van de 'Eerste Prijs met Gouden Medaille' te Nice. Sedertdien neemt hij regelmatig deel aan internationale tentoonstellingen in binnen- en buitenland (o.a. te New-York, Rome, Cannes e.a.) waar hij talrijke onderscheidingen behaalt.

In het schilderij 'Scheldezicht te Baasrode' komt de typisch eigen stijl van Regnier De Herde duidelijk naar voor: pasteus aangebrachte verflagen met spontane levendige toetsen en een oneindige variatie van tinten met een weelderig zuiders koloriet.

Regnier De Herde is met zijn 83 jaar nog altijd een zeer actief kunstenaar. Hij is lid van verscheidene culturele verenigingen in binnen- en buitenland en ere-ondervoorzitter van de Koninklijke Vereniging van Beroepskunstenaars van België. Natuurlijk is de VZW Scheepvaartmuseum Baasrode fier om Regnier De Herde onder zijn leden te mogen tellen.

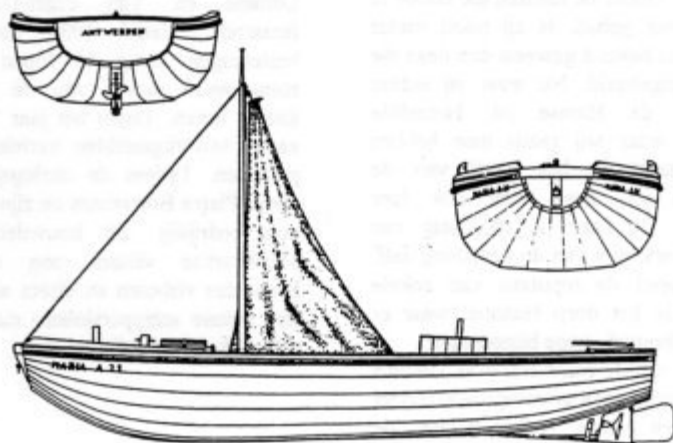


Als bootmakers en sloopstimmerlui van het Schelde-Ruppegied het vroeger over een jol hadden, dan bedoelden ze daarmee een gladboordig gebouwd boot, met voor en achter spiegel. In deze streek kwam dit type algemeen voor en is daar waarschijnlijk ook ontstaan. Men kende twee soorten, de overzetter zoals men hem te Hamme noemde en de schippersjol. Beiden waren roeiboten. De overzetter was een oud type dat reeds in de vorige eeuw bestond. Hij was net als de Mariekerkse visboot erg streekgebonden en heeft buiten zijn omgeving nooit enige bekendheid gehad. De andere is van jongere datum en is tot ontwikkeling gekomen als concurrent van de Brabantse roeiboot.

Zij was in tegenstelling tot de andere tot over de landsgrenzen bekend. De overzetter was groter dan de schippersboot. In het algemeen bedroeg zijn lengte iets meer dan vijf meter. Hij was nooit korter, dikwijls langer. Jollen van zes tot zeven meter waren geen uitzondering. Deze grote exemplaren waren te zwaar om nog uitsluitend geroeid te worden. Daarom werden ze vroeger altijd voorzien van zeilen. Zij voerden een spriettuig en hadden ronde zwaarden en een roer. Later, toen na de Eerste Wereldoorlog geschikte kleine diesel- en benzinemotoren op de markt verschenen, werden ze gemotoriseerd. De grootste bekende jol was negen meter lang. Zij werd in 1942 gebouwd op de werf van Charel Meert te Noeveren bij Boom en was

bestemd voor de garnaalvisserij op de Schelde en vistransport tussen de mijn van Mariekerke en Antwerpen.

De diensten van bruggen en wegen van de Belgische staat hebben veelvuldig beroep gedaan op de overzetter. Hij werd gebruikt als werkboot bij dijken en sluizen en als hulpe van grote vaartuigen en pontons bij onderhouds- en graafwerken aan de waterwegen van het gebied. De boot die de staatsdiensten verkozen was niet uniform over het hele land. Men maakte gebruik van het type dat plaatselijk bekend was en er ook gebouwd werd. Belangrijk was dat het voldeed aan de gestelde eisen. Zo beschikten bijvoorbeeld de diensten in de Maasstreek over andere boten dan in het Scheldegied of in de Westhoek.



Veerboot of overzetter

De jol was zeer gewild als veerboot, vandaar de naam, overzetter. Hij verzekerde de oeververbinding op de Schelde en de bijrivieren. De veerman roeide altijd staande met zeer lange riemen, waar de handgrepen in het midden elkaar kruisten. Hij stond met de rug naar voor en trok de riemen naar zich toe.



Ook bij de vissers was de jol in trek. Zij gebruikten meestal een boot van grotere afmetingen die vanbinnen met een beun was uitgerust. Oorspronkelijk was er bij de visboot een zeiltuig, dat later in onbruik raakte. De vissers noemden haar een *Spiegelboot*. Onder de mensen die ermee te maken hebben gehad, is zij nooit onder andere namen bekend geweest dan deze die hier zijn aangehaald. Nu staat zij echter bekend als de Hamse jol. Hetzelfde verschijnsel waar wij reeds mee hebben kennis gemaakt in het geval van de Mariekerkse jol, heeft zich ook hier voorgedaan. De naam is afkomstig van buitenstaanders, niet van de bevolking zelf. Misschien heeft de reputatie van enkele werkhuisen in het dorp Hamme, waar er velen zijn gebouwd, ertoe bijgedragen.

In het begin van de eeuw waren te Hamme een vijftal werkhuisen gevestigd waaronder de bekendsten waren: Arthur Pochet, de

Van Garsse's en Pierre Borremans-Heester.

Pierre Borremans was erfgenaam het werkhuis van Pierre Van Garsse, altijd het leeuwenandeel van staatsaanbestedingen in de wacht h kunnen slepen, wat niet betekent dat uitsluitend bij hem gebouwd zijn gewee. Ook de concurrentie in het dorp pikte a toe een graantje mee, nog afgezien van bedrijven in de andere dorpen zoals Steendorp. Het botenbouwersbed Borremans- Van Heester heeft zich in houtbouw het langst weten te handhav. Het is kort na de Tweede Wereldoor verdwenen. In de goede tijd rond de ja 1925 tot '30 werkten er 17 man. M bouwde er de Mariekerkse visboot, Brabantse visboot, de jol als visboot overzetter, de Brabantse roeiboort en schippersjol. Soms ook een kleine hou ponton voor staatswerken, overnaa motorboten voor de stad Antwerp bestemd als veerboot en soms ook wel e een jachtje zoals een Scheldejol of motorjacht. Belangrijke afnemers voor schippersjollen waren de rederij waaronder hun belangrijkste cliënt Plouw was, die tot 35 boten per jaar en soms m voor zijn rekening nam. Verder wa onder de trouwe cliënten, nog de rederij Nautilus, De Schelde, Eugène Herbos De Zwaluw en de scheepswerven V Damme en Van Praet-Dansaert Baasrode. Vanaf 1933 begonnen bestellingen terug te lopen door toenemende succes van de goedkop ijzeren boten. Tegen het jaar '39 was aantal tewerkgestelden verminderd tot personen. Tijdens de oorlogsjaren wa alleen Pierre Borremans en zijn twee zor nog bedrijvig. Zij bouwden voor Mariekerkse vissers nog een tier Brabantse visboten en direct na de oorl nog enkele schippersjollen, maar daarn was de kous ook af.



Bouwtijd en prijs

Een Brabantse roeiboot werd bij Pierre Borremans door twee man in 10 à 11 dagen gebouwd en kostte in de jaren dertig 680 tot 700 frank, afhankelijk van de afmetingen. Voor een jol bedroeg de bouwtijd slechts 9 dagen. Als men iets van houtconstructies afweet lijkt dit onwaarschijnlijk vlug. Men moet echter weten dat bij Borremans het werk goed georganiseerd was. Alle onderdelen waren voorgezaagd en naar gewoonte van die tijd werd er in een flink tempo gewerkt gedurende 60 uur per week. In 1935 was de prijs reeds gestegen tot 1.100 frank en in 1940 betaalde een visser voor zijn Brabantse roeiboot 8.000 frank, een spotprijs verzekerde de zoon Albert Borremans als men weet wat die knapen er in de oorlogsjaren mee verdienden.

ELEKTRIEKE BOOTMAKERIJ		PIESTERLING	
TELEFOON 127	<i>Pierre Borremans-Van Heester</i>	ROEIJ	
Kaatsen 17	Oprichter van PIERRE VAN GARISSE	Waalwijzer van	Deventer 4911
TELEFOON 221	HAMME of Durme		
Callnummer 2			

De spiegels

Een van de belangrijkste kenmerken van de overzetter of Hamse jol is al vermeld, de voor- en achterspiegel. De voorspiegel was belangrijk groter dan deze van zijn soortgenoten, zoals de schippersjol en de vlet, en gaf hem een nogal lomp uiterlijk. Hij helde slechts lichtjes naar voren. De achterste spiegel stond meestal loodrecht. De zeer gestrekte zeeglijn verhoogde zeker niet de sierlijkheid. De grootste breedte lag meer naar het midden dan bij de Brabander. Van een hoek in de kim is nog weinig te merken. De aanwezigheid van een extra boord maakte een ronde vorm mogelijk. De boorden liepen allen van de ene naar de andere spiegel. In het midden waren ze het breedst en versmalden naar de spiegels.

Vanwege de grote omvang van de spiegels bleven de koppen van de planken nog voldoende breed voor een dubbele nageling. De kielplank was bijna altijd dikker dan de rest van het boord. Soms werden de eerste of de twee eerste gangen langs elke zijde van de kiel even dik gemaakt. Deze methode werd blijkbaar altijd toegepast bij boten langer dan zes meter. De constructie van de scheg verschilde naargelang de voorkeur van de bootbouwersbaas. Bij velen was hij van onder tegen de kielplank aangebracht. Pierre Borremans maakte de scheg zoals bij de Brabander, hij zette hem bovenop de kielplank, met een loos buitensteventje er achteraan opgenageld. Als het de bedoeling was er een motor in te plaatsen, werd deze methode altijd toegepast. De gewone Hamse Jol had nooit een berghout of een schuurlijst, enkele uitzonderingen daargelaten. Hij was altijd voorzien van een stootklamp aan de bovenzijde van de voorste spiegel. Bij de overzetters werden dikwijls op een bepaald gedeelte van de naden of zelfs over de hele lengte latten aangebracht, deels om de naden dicht te houden, maar ook om de huid te beschermen tegen de kiesel van de helling waar de boot bij iedere oversteek op land moest. Naar het voorbeeld op de tekening van de dienst van bruggen en wegen werden de vangen en de inhouten nogal eens loodrecht geplaatst. Bij een gestrekte boot zoals deze, was dit mogelijk. Nochtans plaatsten veel timmerlui hun hout haaks op de huid zoals gebruikelijk was. Als de boot bestemd was voor een openbaar bestuur waren de houten en vangen altijd dikker. Het dolboord bestond uit een massieve, in de vorm gezaagde, kepering, soms voorzien van een slag, zodat de overstekende rand het bovenste boord dekte.

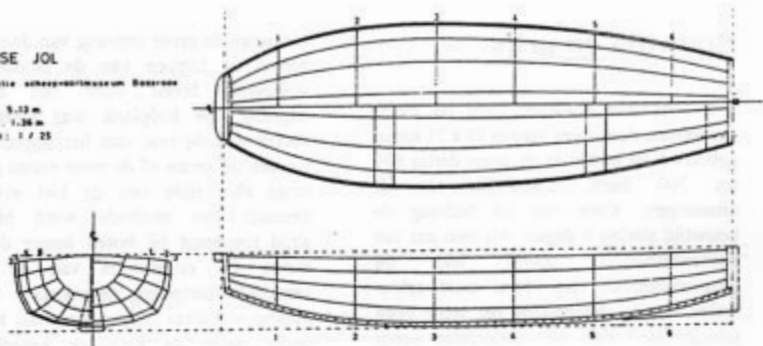
Op een lange brede wegering lagen drie banken. De voorste deed dienst als basis voor een gesloten plecht. Tussen de achterste bank en de stuurbank lagen aan weerszijden twee zijbanken, soms met de



HAMSE JOL

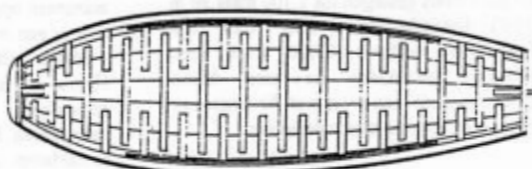
Kollektae achterhoefmuseum Bontrose

lang 5,12 m
breed 1,36 m
schroef 1 / 25

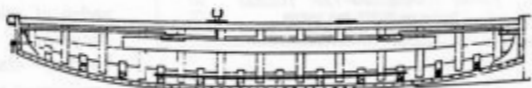


KONSTRUKTIE

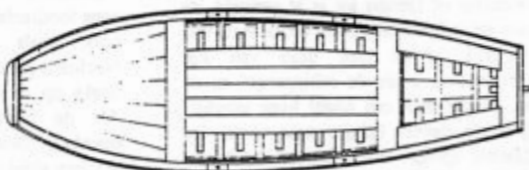
houtsoort in mm
voor- en achterstegeel 58
steiglant 58
boort 23
vraag en houten 70
romp 50
spiegelriem 50 x 60
spiegelriem 70
deksel 75 x 60
deuren 350 x 55
vloeren 23
waaiering 120 x 23
binn- en buiten gelaagd



doorsnede 1



deurtje



deurtje



koppen op de banken rustend, soms ingewerkt en effen. Zij boden meerdere zitplaatsen voor de passagiers. In de overzetters was er altijd achter de voorste bank een tweede aangebracht, lager gelegen dan de eerste, die als trede dienst deed. Men stapte voor op de plecht in de boot. Er was altijd een vloer voorzien.

De schippersjol was kleiner dan de Hamse jol. De lengtematen van nog bestaande exemplaren gaan van 2 m 90 tot iets meer dan 4 meter. Hij stond bekend als een sterke en praktische boot. Zijn naam overschreed de landsgrenzen. Hij drong door in het noorden van Frankrijk, waar talrijke bedrijven hem bouwden voor de schippers aldaar. De Nederlandse schippers, die in een dergelijke boot geïnteresseerd waren kochten hem in België. Zij noemden hem "De Belse boot". Het is niet zeker dat hij ooit in Nederland is gebouwd. Belgische Rijsschippers exporteerden hem naar Duitsland, waar hij eveneens in de belangstelling kwam. Een schipper wist zich nog te herinneren dat bepaalde industriële bedrijven in de provincie Antwerpen en omgeving, die langs kanalen en rivieren waren gevestigd, zoals CBR cementfabrieken, indertijd uitsluitend jollen aankochten voor hun vloot.

Ook als visboot kwam hij voor, geheel open, of met een gesloten voorplecht. Vanwege zijn geringe lengte plaatste men er nooit een beun in. In tegenstelling tot de Hamse jol had hij een uitgesproken zeeg. De voorste spiegel was duidelijk kleiner. Hij was gedrongen, kort en diep. Geschikt voor ruw water en om gesleept te worden achter een groot schip. Constructief was hij gebouwd als de Brabantse roeiboort. De lancetvormige kielplank lag ook bij hem vanachter vlak. Daar hij geen uitgebouwde achtersteven had, rustte de scheg tot van achter op de kielplank. De scheg was van onder naar achter toe armer gemaakt. Soms kreeg hij van achter de steun van een licht buitensteventje. Borremans was een van de weinigen die het toepasten. De

achterspiegel stond in een keep op de scheg. De scheg stak een weinig boven de binnenhuid, zodat de wrangen daar dienden uitgezaagd te worden. De jollen die niet uit de streek afkomstig waren hadden altijd een aangebouwde scheg onder de opbuigende kielplank.

Rompvorm

De grootste breedte lag net als bij de overzetter een weinig voor het midden. Op de dwarse doorsnede vertoonde hij geen verschil met de Brabander. Hij miste alleen het berghout dat vervangen was door een gewoon bord. Dikwijls legde men op de onderkant van het bovenbord, boven de naad, een schuurlijst, maar dat was zeker geen regel. Als uitzondering nam men voor het bovenbord dikker hout. De kimmens waren in het midden altijd hoekig. Deze hoek verdween naar de ronde spiegels. Alle borden liepen zoals dat bij deze soorten het geval was, van de ene naar de andere spiegel, maar het versmallen naar de koppen was beter zichtbaar, als gevolg van de brede boorden en de kleine voorspiegel. Ze waren daar zo smal dat één nagel volstond, om ze te bevestigen. De voorste spiegel werd gesteund door een knie. Van buiten lag er een stootklamp op, met in het midden een console eronder. De praktijk heeft aangetoond dat dit geen zwakke plek was in de constructie. De spiegel lag hoog boven de gevaarlijke lijn van water en wind. De afmetingen van de vrangen en inhouten, zowel wat de lengte betreft als de plaatsing was gelijk als bij de Brabander. De teen van de vrang en de poot van het inhoud werden altijd met een houten nagel aan het boord bevestigd. Later gebruikte men daar natuurlijk ook vrangbouten voor. Toch zijn er altijd schippers geweest die nadrukkelijk houten nagels eisten, omdat ze beter hielden. De bankwegeringen liepen meestal over de hele lengte van de boot. Er lagen



drie banken op, altijd terplaatse iets uitgewerkt. Voor en achter was er een plecht. Heel dikwijls volledig gesloten, soms met een opening in het midden. Het dolboord bestond uit een massieve en gezaagde kepering. In tegenstelling tot de Brabantse roeiboort werd de naad tussen het dolboord en het bovenste bord nooit afgedekt met een presenning. In de achterspiegel was altijd een wrikgat aangebracht en naar gelang de afmetingen stonden op het dolboord één of twee stel roeijzers. Het ene werkhuis leverden ze rond , het andere vierkant. Een vloer behoorde niet tot de normale uitrusting. De latere jollen waren altijd voorzien van vier open oogbouten op de wrangen om hem met een vierspan aan boord te kunnen nemen. Vele schippers waren zo fier op hun houten jol, dat zij de buitenzijde boven de waterspiegel blank schraapten en vernisten en het onderwatergedeelte schilderden. Niet zelden werd een sierlijk wit waterlijntje aangebracht. De banken en de plechten kregen de traditionele groene kleur. Het binnenwerk bleef geteerd. Later toen men de boot meer op het dek of de roef ging plaatsen, maakte men in het midden, in de kielplank een gat, voor de afvoer van lek- en regenwater, dat met een schroefdrop kon worden afgesloten.

De tekening van de Hamse jol van de dienst van Bruggen en Wegen had voor de botenbouwers weinig belang. Voor hen telden alleen de opgegeven maten. De constructie kenden ze beter dan de ambtenaar die er een voorstelling van op papier zette. Zij bouwden in het algemeen volgens strikt persoonlijke methoden. In Vlaanderen waren ze nogal eigengereid. Bij de timmerbazen bestond een ongeschreven wet van geheimhouding. Ieder wilde voor de ander zijn eigen manier van werken verbergen, omdat men dacht, dat de minste onthulling de concurrentie ten goede zou komen. Om zich te blijven handhaven werd dus de eigen verworven ondervinding goed afgeschermd. Dit belette niet dat ze onderling bevriend konden zijn en bij elkaar

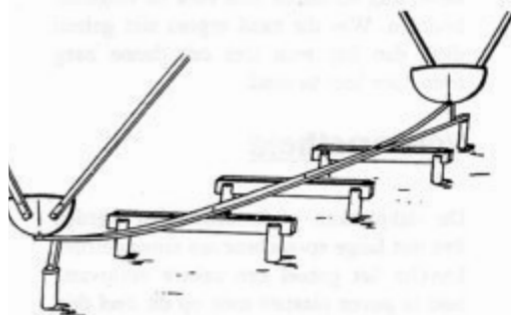
aan huis kwamen, sommigen waren met elkaar verwant. Zij vermeden nochtans ook maar een voet in elkaars werkhus te zetten. Het is te begrijpen dat in een dergelijke sfeer de boten van verschillende bedrijven, zelfs uit hetzelfde dorp onderling afwijkingen vertoonden. De aanbesteders reageerden heel gevoelig op deze toestand. Een typisch voorval kan dat illustreren. Toen in de jaren dertig de bestellingen begonnen te verminderen als gevolg van de crisis, kwam op een dag Van Garsse bij Pierre Borremans, waarmee hij verwant was, aankloppen voor een paar bestellingen. Hij kon zijn mensen niet meer aan het werk houden. Pierre Borremans liet hem enkele jollen bouwen voor de Rederij Plouvier, zijn beste cliënt. Toen ze afgeleverd werden, stelde men daar onmiddellijk vast dat ze niet dezelfde vorm hadden dan dezen die ze gewoon waren te ontvangen en dat ook de afwerking anders was. De ontstemming van het bedrijfshoofd was zo groot dat Borremans verplicht was ze terug te nemen en zelf nieuwe te maken. De anderen heeft hij dan met verlies van de hand gedaan. Bij Borremans werden mooie en goede boten gemaakt. Zij droegen de duidelijke tekenen van het huis.

Bouw

Hoe men bij de bouw van een jol op dit bedrijf tewerk ging vertelde Albert Borremans, één van de zonen, die het in zijn jonge jaren nog heeft beleefd. In plaats van een stellingbalk in de langsrchting maakte vader Borremans gebruik van een bankenstelling, dezelfde die in heel de streek algemeen was voor het bouwen van de grote platbodems, zoals schuiten, otters en pleiten. Een bankenstelling bestond uit dwars achter elkaar geplaatste balken, opgesteld als schragen. Voor de kleine boten waren dat er drie. Ze waren ongeveer een meter lang en stonden zover van elkaar dat het gewicht van de constructie evenredig verdeeld was. Zij waren niet



verplaatsbaar. Elke balk lag op twee paaltjes, die diep in de vloer van het werkhuis waren geheid. zij staken een eind boven de gond, voldoende om werkruimte onder de boot te bieden. De halfuitgezaagde koppen van de paaltjes droegen de balken en werden erop vastgenageld. De drie balken lagen waterpas en op dezelfde hoogte.

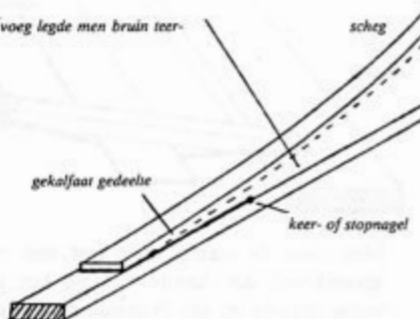


Boven op elke balk nagelde men een lat om hem te beschermen. Bodemplanken, vullingen, spieën en schoren werden bij elke nieuwe bouw op de latten genageld. Als ze na verloop van tijd zo doorzeefd waren dat geen nagel meer kon houden, werden ze vervangen. De bankenstelling kon op deze manier enkele generaties van dienst blijven. Gebeurde het dat zij na verloop van tijd op een bepaalde plaats toch begon door te zakken, dan werd ze daarom nog niet afgebroken, maar opnieuw pas gemaakt met de nodige vullingen. Op een afstand voor en achter de bouwstoel bevond zich nog een paaltje op de middellijn en ongeveer ter hoogte van de stevens of de spiegel van de te bouwen boten. Deze paaltje dienden als basis voor de schoor van de kielplank of de voorstevens en van achteren als bevestigingspunt van de kielplank. Bij Borremans verkoos men deze methode omdat men vond dat de boot in de breedte beter kon worden gesteund en men had minder knaapjes en geen schoren nodig om de boorden op hun plaats te houden. Welke methode ook werd toegepast, onder de

handen van kundige timmerlui groeide altijd een geslaagd produkt.

De kielplank was het eerste deel dat op de stelling kwam. Zij werd eerst in de vorm gebrand en dan op de banken gelegd, opgevuld en gesteund waar nodig, met het malijzer, een gebogen ronde staaf die de ronding van de kiel had, gecontroleerd en daarna met speldenagels op de banken vastgemaakt. Dan werd de scheg erop geplaatst, vervolgens de spiegels en alles werd geschoord. De spiegels werden van boven met lange schoren geschraagd. Ze stonden kruiselings en verbonden de spiegels met de zoldering. Details die van groot belang waren voor het waterdicht houden werden niet vergeten, zoals het leggen van bruin teerpapier tussen de voeg van scheg en kielplank, het plaatsen van de keernagels, stopnagels noemde men ze in Hamme en het kalfaten van het gedeelte van de naad die naar binnen in de boot liep.

onder de hele voeg legde men bruin teerpapier

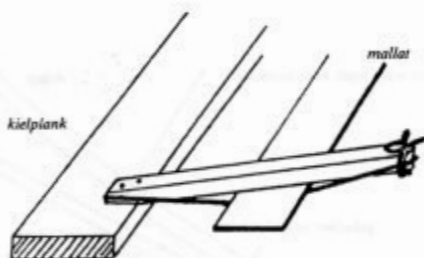


In Hamme gebruikte men ook een andere uitdrukking voor het branden van de planken, men sprak daar over het baaien van het hout en de inrichting voor het branden noemde men een baaioven. Ze kwam nauwkeurig overeen met deze van Steendorp, die in de artikelenserie over de



Voor de Brabantse roeiboot en de schippersjol was die naam toepasselijk, gezien het brede vlak. Voor de Hamse jol met zijn smallere gelijke boorden en ronde kimmen was dat minder het geval. Toch bleef de benaming gehandhaafd. Eerst werden aan één zijde van de kielplank houten latjes genageld om de helling van het eerste boord aan te geven. Een vijftal van voor, een gelijk aantal van achter en slechts enkelen in het midden. Zij stonden dus niet op gelijke afstand verdeeld.

De *wrong* (draaiing) van het boord die de latjes dienden aan te geven, was bij de Hamse jol kleiner dan bij de schippersjol en veel minder dan bij de Brabander. Bij de jollen kon men zich baseren op de helling van de spiegels. De *mallat* voor het afpassen van de vorm noemde men hier het *bootmakersmuziek*, waarschijnlijk vanwege de krullen, de punten en de cijfers die erop werden aangebracht. Ze gaven haar het aanzijn van een notenbalk.



Men zette de maatlat niet vast met een spanschroef, dat duurde te lang, een gewoon touwtje op een bepaalde manier gebonden, ging veel vlugger. Als de planken waren afgeschreven, want men werkte altijd met paren, ruw in de vorm gezaagd en gebaad, werden ze eerst tegen de kielplank aangepast, dan op hun kant tussen blokken geklemd, met de onbewerkte zijde naar boven. Men noemde een dergelijk blok een *luiwammes* of *luie jan*, omdat hij niets anders moest doen dan de plank houden. Met de *dissel* werd het overbodige hout aan de bovenzijde weggehakt en daarna met de

schaaf glad gemaakt. Ze waren nu klaar om naast de kielplank aangebracht te worden. De breedte van de aangebrachte boorden werden bij *Borremans* steeds nagekeken met een lange schuifpasser. Op de kielplank stond een gesmette centerlijn. Met de passer werd op verschillende plaatsen de breedte vanuit het midden nagekeken. Waar het iets scheelde werd er bijgewerkt. Deze bewerking herhaalde zich voor de volgende boorden. Was die naad ergens niet geheel dicht dan liep men met een dunne zaag even door heel de naad.

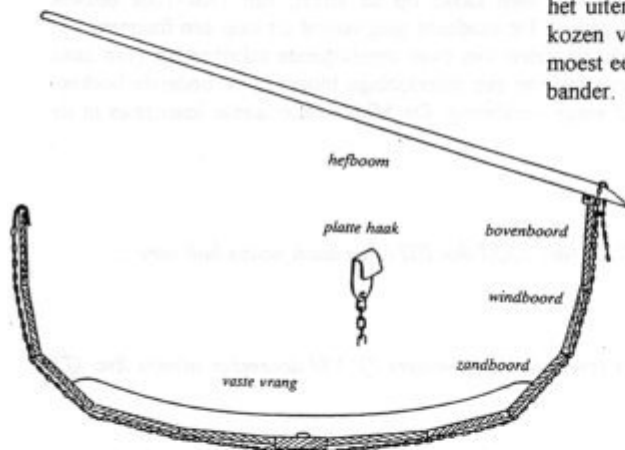
Vormvastheid

De vlakplanken of bredeboorden werden dan met lange spanschroeven samengetrokken. Om het geheel een zekere vormvastheid te geven plaatste men op dit deel drie zware loze wrangen en nagelde met spelde-nagels de boorden erop vast. Toen begon men aan de zandboorden. Was men zover dat ze geplaatst stonden, dan maakte men gebruik van een speciale spaninrichting om alle boorden dicht tegen elkaar aan te trekken. Ze bestond uit drie kettingen, langer dan de grootste omtrek van de romp en aan elke zijde voorzien van een platte haak. Men verdeelde de kettingen over de lengte van het vlak, legde de haken aan één zijde over het zandboord, nam vervolgens de kettingen onder het vlak door naar de andere zijde, trok deze stevig aan en maakte een lus in de ketting waarvan de opening slechts gedeeltelijk boven het boord uitstak. In deze opening plaatste men een lange stok, een hefboom, zodat hij op het boord rustend in de lus spande en schuin in de hoogte stak. Om het boord niet te beschadigen, legde men er vanzelfsprekend een houten latje op. Trok men de drie hefbomen naar beneden dan sloten de naden zich potdicht. De hefbomen werden vastgemaakt en men kon beginnen met het aanpassen van alle vrangen die op het vlak dienden te komen. Naarmate het werk vorderde, werden de wrangen definitief vast-



genageld met scheepsnagels en de loze wrangen verwijderd. Was dit achter de rug, dan beschikte men over een stevige basis om verder te bouwen. De spaninrichting werd verwijderd en de hele werkwijze van houtjes plaatsen, afschrijven, de maten voor het boord overbrengen, zagen, branden en aanpassen kon verder gaan, tot ook deze twee stellen, de windboorden en de bovenboorden op hun plaats waren aangebracht.

De jol was een eenvoudig te bouwen boot en bijgevolg goedkoper dan haar houten concurrenten. Zij miste de ronde boeghouten en keperingen en het branden van het hout kostte minder tijd. Zij was echter even degelijk. De afmetingen van het hout, de kwaliteit van het materiaal waren het zelfde. Cliënten die naar hun beurs keken vonden bij de schippersjol hun gading. Zij die daar minder rekening mee hielden en aan het uiterlijk de meeste aandacht schonken, kozen voor de Brabander. In de praktijk moest een jol niet onderdoen voor een Brabander.



Dan werden voor de tweede maal de kettingen rond de romp gespannen, en kon het aanpassen en plaatsen van de inhouten beginnen. Men nam voor het hout van de boorden steeds goed droog hout. Dat van de vranen en inhouten mocht nooit volledig droog zijn. Daar bestonden gegronde redenen voor. Ten eerste drongen de dikke scheepsnagels beter in het vochtige hout zonder het te splijten. Zij werden tussen haakjes gezegd niet voorgeboord. Ten tweede gingen de ijzeren nagels vlug roesten zodat ze beter hielden. Het drogen en krimpen van het hout (van de wrangen en inhouten) kon alleen het dichttrekken van de naden bevorderen. De beste scheepsnagels waren gemaakt van Zweeds ijzer. Het roestte aan de oppervlakte maar bleef van binnen lang gaaf, zelfs langer dan de gegalvaniseerde scheepsnagels die later op de markt verschenen.

Daesrode. Kerk met Veendam.



De voorbije weken werd in hartje Baasrode een tipje van de archeologische sluier opgelicht. Op aanwijzing van Pieter D'Hollander trokken enkele vrienden van het Scheepvaartmuseum onder het deskundig oog van museumconservator Aimé Stroobants op schattenjacht. Ter hoogte van het huisnummer 60 in de St-Ursmarusstraat, beter bekend als café Black River, daalde het gezelschap af en stootte op een stukje verleden tijd. Gewapend met verlengkabel, fotoestel en de nodige verlichting trof men haaks op de straat, een 15de-17de eeuwse stapelkelder aan met een bakstenen gewelf. De aandacht ging vooral uit naar een fragment van een 16de eeuwse arduinen grafzerk, voorzien van twee rondlopende tekstbanden (van links naar rechts) en een gestileerde versiering van een meerlobbige bloem in de onderste hoeken. Deze ongewone vaststelling vraagt enige verklaring. De Middelnederlandse inscripties in de blauwe steen vertellen ons meer.

Buitenste tekstband:

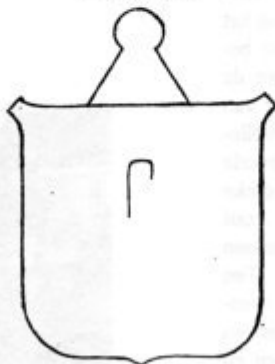
... *heindricx sone sterf a(n)m) o / XVc en (de) XXXI den IIII / den dach junius bidt vore ...*

Binnenste tekstband:

... *(h) irr leet Willem van la...laert (eventueel Carwelaert ?) / VIJ december a(n)m) o Xvc XLI god (?) out. (?) ...*

Centraal:

6 APRIL
ANNO 1634



Volgens de buitenste tekstband stierf de zoon van "Heindricx" op 4 juni anno 1531. Over welke zoon het gaat is ons onbekend. Dat het een vooraanstaand man moet geweest zijn verklaart het wapenschild dat jammergenoeg onleesbaar is. Boven het wapenschild vinden we de duidelijke vermelding "6 april anno 1634". De enige Baasroodse overledene die we terugvonden in het stadsarchief voor de maand april van het jaar 1634, was "Adrianus van den Berghe" (+15 april 1634). Aangezien de parochieregisters in die tijd nog heel wat hiaten



vertoonden, is het onbegonnen werk om de juiste personen te achterhalen. Wellicht gaat het hier om een 16de eeuws familiegraf waar in 1634 een nieuwe overledene werd opgebaard. Wat de grafsteen juist doet in de kelder van de voormalige Black River is onduidelijk. Waarschijnlijk is de grafplaat afkomstig uit de kerk van Baasrode en achteraf hergebruikt als deksteen voor een waterput (die zich vaak in de kelder bevond). Het is echter uitgesloten dat de kelder en de bijhorende grafsteen deel hebben uitgemaakt van het vroegere "Hof van Peene". Hiervoor ligt de keldervondst te dicht bij de kerk, wetende dat het hof was omwald.

Wat de toekomst betreft is het een must om de (huidige/toekomstige) eigenaar op de hoogte te brengen van de ontdekking, in de hoop dat hij een goede beslissing neemt. Om veilig te spelen is het aangewezen om de kelder samen met de grafsteen in kaart te brengen. Zo blijft de informatie bij de hand en kan ze ten gepaste tijde gebruikt worden voor verder onderzoek. Met een knipoog denken we hier aan het pas gelanceerde plan om in de Denderstreek geld vrij te maken voor een archeologische werkgroep.



Het veer te Baasrode

Robert Ruys

De ouderen onder ons hebben nog een wereld zonder auto's, moto's, vrachtwagens of autobussen gekend. Er was geen elektrische verlichting langs de wegen noch beton op de banen. Men kende de centrale verwarming, de badkamers, de wasmachines niet en leefde eerder gelukkig zonder telefoon, radio of TV. In elk dorp stonden er één of meerdere molens waarvan de wieken draaiden; men vond er afspanningen met uithangborden boven de poort waarop te lezen stond: 'Hier logeert men te voet en te paard'; er waren hoefsmederijen waar van vroeg in de morgen tot laat in de avond het vuur werd aangewakkerd om het ijzer witgloeiend te maken; de houten hoefstallen in open lucht waar de paarden beslagen werden, en nog zo veel meer.

Langs de stromen en rivieren trof men veren aan die in vroegere tijden overvloedig waren, daar er buiten de steden geen bruggen lagen.

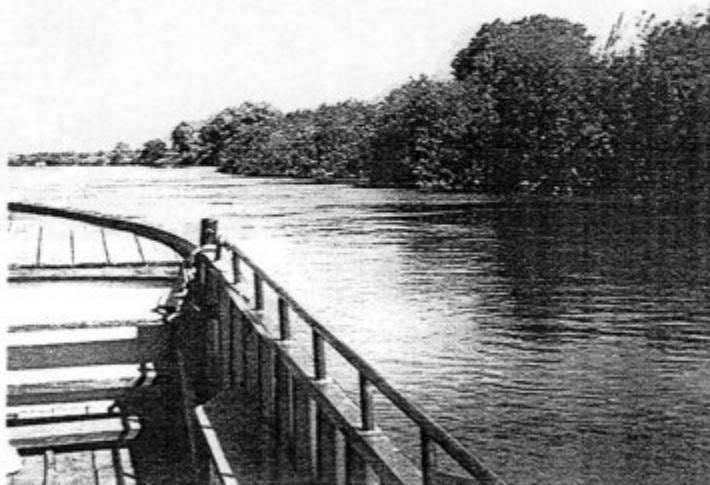
Laten wij even stilstaan bij het veer te Baasrode.

De abt van Lobbes verkreeg met Baasrode het toezicht op de hele scheldearm van Dendermonde tot Bornem toe. Op deze wijze verkregen zij ook het toezicht op het vervoer en transitverkeer op deze waterweg. De oude heirbaan Henegouwen-Mechelen snijdt de grote scheldebocht aan 'de Briel van Kuitegem' waar zij aan de overkant verder loopt. Wellicht kan daar de oudste aanlegplaats van het veer worden gesitueerd nl. temidden van het oude 'Baceroth' halverwege Baasrode en Sint-Amands.

'Baceroth' zou slechts een deel van Baasrode zijn, vermeld als gift van nieuwe domeinen aan de abt van Lobbes. Dit volgens een diploma van 830 van Karel de Kale:

Contulit...pater noster praefati coenobii patribus haec...Baceroth etc

Wij kunnen de plaats van de kerk hierbij betrekken, gelegen vlak aan de kaai en tegenover de uitmonding van de Vliet in de Schelde. Bij de beschouwing dat de kaai steeds kerkgoed is geweest, dat ook daar het veer naar Moerzeke was gevestigd, mogen we besluiten dat de kerk eventueel ontstaan is in functie van het veer en de Scheldevaart. Aldus zou zich een parochienederzetting ontwikkeld hebben nabij een oeroude veerdienst.



Wij vonden nog een proces-verbaal van toewijzing voor de verpachting van o.m. het veer van Baasrode met ingang van 1 januari 1811. Het veer van Baasrode werd toen voor 125 frank 's jaars toegewezen aan de veerman in dienst van de heer Vilain XIV.

Bij proces-verbaal van 31 december 1823, opgemaakt door de gemeentesecretaris van Baasrode Charles Van Assche in opdracht van de toenmalige burgemeester Jacobus Goetseels, werd de nieuwe pachter van het veer te Baasrode nl. de weduwe Karel Geyst in het bezit gesteld van het materiaal om de veerdienst uit te baten.

*

'In tien jaar heb ik honderd man per dag verloren, dat begon in 1960 en sindsdien is het aantal gebruikers van de veerdienst nog teruggelopen.' Aldus vertelde mij de veerman tijdens de opzoeken in verband met de veerdiensten op het einde van de jaren '70.

Tot in 1947 diende de roeiboort voor de overzet; bij zware vloed duurde het soms een half uur om de andere oever te bereiken. Momenteel zet de veerman zijn 'klanten' ƴ tussen zonsopgang en zonsondergang.

*



Wat geschiedt voortaan met de veerlieden en hun overzetbootjes? Het aantal klanten vermindert. Er rijden steeds meer auto's. De verbindingen worden beter. De weggebruikers verkiezen aan langere omweg boven het gebruik van een veerboot. Elkeen is akkoord dat de veerdiensten op verkeerstechnisch gebied een onbeduidende rol spelen.

Gelukkig is het veer nu ingepast in de toeristische infrastructuur van de regio. Op die manier blijft de veerman zeker bestaan ook in de 21ste eeuw.



Restauratieproject Koninklijke Salons

Jan Annemans

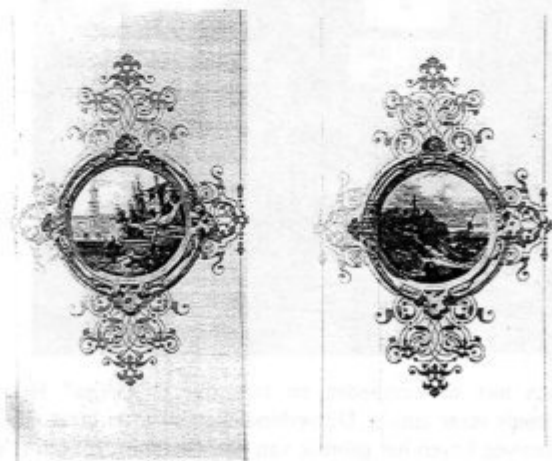
Dit voorjaar wordt gestart met de restauratie van de 'Koninklijke Salons'.

Historiek

De grote salons in het scheepvaartmuseum, de vroegere scheepsbouwerswoning van de familie Van Damme, werden ingericht in de winter van 1851-1852 ter gelegenheid van de tewaterlating van het driemastvoetschip Leopold I op 19 april 1852.

De salons

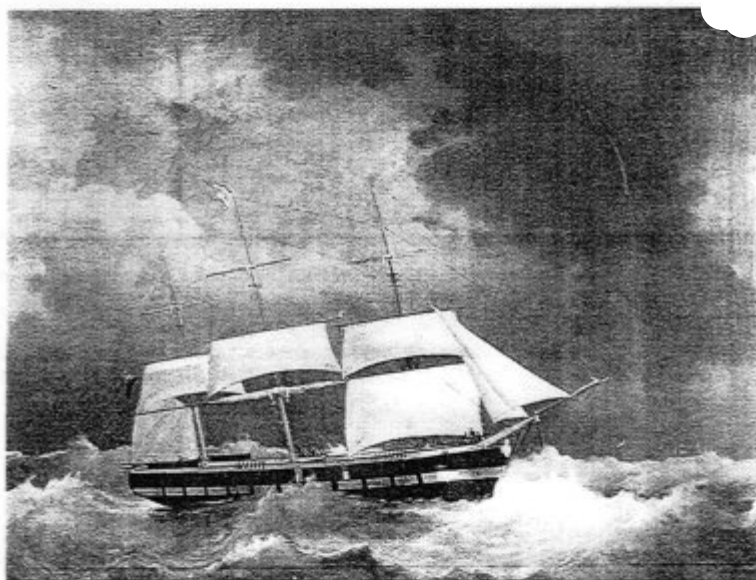
De salons maken de ganse rechterhelft uit van de benedenverdieping van het huidige scheepvaartmuseum. De hal van het museum was het vroegere poorthuis, wel langs de straatkant als langs de binnenkoer bevond zich een grote dubbele poort langswaar de koetsen binnen konden rijden. De vloer van de hall lag 40 cm lager en de beide salons, de keuken en de linker voorplaats liepen met twee treden uit in het afgesloten poorthuis. De salons bestaan uit twee even grote delen van elk 4.70 m x 4.70 m. Het achterste gedeelte is gedecoreerd met neo-rococomoluren op de twee dubbele deuren en op de wanden met Lodewijk XVI decoratie. Boven de deur naar de hall bevindt zich een ornamentele versiering (een zogenaamde supraport) met bloemen die oorspronkelijk in tinten van grijs geschilderd waren. Op de schouw bevond zich een monumentale spiegel tot aan het plafond. Het voorste salon is opgesmukt met Venetiaanse taferelen als médaillons op de vier deurpanelen. Ook hier was de schouw verrijkt met een spiegel.



19 april 1852

Op de tewaterlating moest normaal koning Leopold I aanwezig zijn maar Baasrode was 22 jaar na de onafhankelijkheid nog steeds sterk Oranjegezind. Begrijpelijk als men weet dat de gehele toenmalige Baasroodse industrie bestond uit scheepsbouw met alle mogelijke nevenindustrieën zoals touw- en kabelslagerijen, zeilmakerijen, lampenmakerijen enz. In 1830 sloot Nederland de Schelde af zodat de economie niet alleen van België maar vooral van Antwerpen en Baasrode een flinke dreun kreeg. Als de economie het niet goed doet heeft dit zijn weerslag op het ganse dorpsleven tot in de kleinste vertakkingen. Leopold I voelde zich niet gerust en vaardigde op het laatste moment zijn twee zonen af: de 17-jarige kroonprins, de latere Leopold II, en de 15-jarige Filips, graaf van Vlaanderen en later de vader van Albert I.

De Leopold Ier was het grootste zeeschip dat in die periode gebouwd is. De tewaterlating verliep ook niet vlekkeloos: bij het aflopen joeg het schip te ver door naar de andere oever en raakte met zijn roer vast met lichte averij tot gevolg.



De Leopold Ier

De Leopold Ier was een driemastvolschip met een waterlijnlengthe van 39 meter. Omdat de Schelde gesloten was mochten er geen oorlogsschepen langs de Schelde naar zee. Daarom werd het schip gebouwd als koopvaardijship, werd dan naar Oostende gevaren en kreeg daar zijn bewapening.



Het banket

Baasrode moet die dagen geheel in feest zijn geweest. De prinsen kwamen per stoomschip van Antwerpen. De 'Duc de Brabant', het schip dat enige tijd voor de Leopold I op dezelfde werf van stapel was gelopen, lag ook voor de rede. De straten van Baasrode waren versierd met boompjes in potten. Binnenskamers werd een grandioos banket gehouden ter ere van de twee prinsen. Een originele spijkskaart van dit banket is nog steeds in het bezit van de heer De Baer, kleinzoon van de laatste werfbaas Gaston Van Damme. Ook moet er aan de muur een groot op zijde geborduurd exemplaar gehangen hebben. Dit laatste is echter verdwenen. Hoelang de genodigden aan het banket aangezeten hebben is niet bekend.



Dit banket wordt aangehouden op 18 januari 1997 ter gelegenheid van de start van het restauratie-project van de zalen in het Scheepvaartmuseum te Baasrode.

Suskeleik!

Het koninklijk geschenk

De koningskinderen kwamen niet met lege handen naar Baasrode. Zij brachten voor de toenmalige werfbaas Petrus Van Damme een prachtig zilveren 'sier'-scheepsmodel mee.

Het model

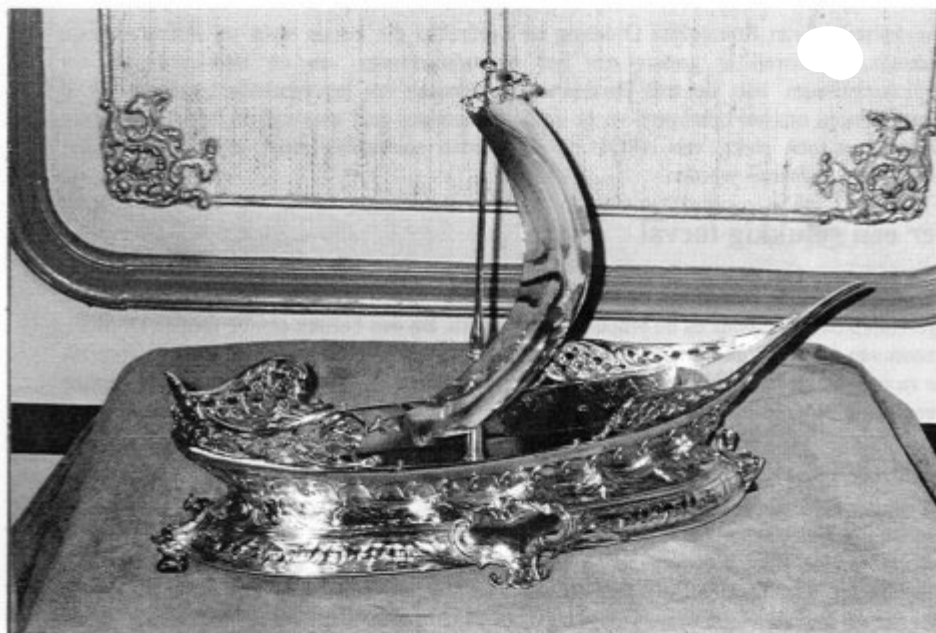
Het scheepsmodel heeft een lengte van 58 cm, een breedte van 23 cm en een hoogte van 45 cm. Het stelt een schip voor met één mast en een razeil. De spiegel bestaat uit een schelpmotief. Voor en achter het schip zwemt een zeeduivel. Het totaal gewicht aan zilver is 4,5 kg



Enkele stijlkenmerken

- de ornamentiek (vooral de twee cartouches op de zijden van het voetstuk) is in neo-rococo, typisch voor het midden van de vorige eeuw;
- voor- en achterzijde van het voetstuk zijn versierd met zeeduiwels en vormen met de rocococartouches op de zijkanten de steunen of de poten van de maquette;
- de spiegel is versierd met een schelpmotief, sterk geliefd bij maritieme voorstellingen. De reling is geajourneerd en daarin zijn bloemetjes in empirestijl verwerkt. Dit motief komt veel voor in de 19-eeuwse edelsmeedkunst;

de stijl van het geheel is een mengeling van vroegere stijlen rococo en empiremotieven.



De geschiedenis van het scheepsmodel

Zoals gezegd werd het scheepsmodel door de kroonprins aan Petrus Van Damme ten geschenke gegeven en later vergeten. Waarschijnlijk was het model geverfd zodat de werfbaas misschien niet doorhad welke waarde aan zilver het had. Zo belandde het uiteindelijk op de koer op een paal met bloemen erin.

Tijdens de Duitse bezetting tijdens de tweede wereldoorlog had de werf het knap lastig; de scheepsbouw lag stil en voor de bezetter werd niet gewerkt. Het enig inkomen lag in wat onderhoudswerk en kleine reparaties.



Zo gebeurde het op een goeie dag in 1941 dat schipper Frans Van Cleempoel voor de rede van Baasrode lag en de werfbaas een flinke boerenhesp bezorgde. De vrouw des huizes had niet zo onmiddellijk het nodige geld voorhanden en zij bood schipper Frans de keuze tussen een schilderij of 'het bootje van op de koer'. Onze schipper, van nature een scheeps liefhebber, aarzelde niet en nam 'het bootje' mee aan boord. Hij amuseerde zich met het opnieuw schilderen van het sloopje in fris blauw en zwart met witte bandjes en het kreeg een plaatsje in het stuurhuis.

Na zijn pensionering kreeg de schipper er schoon genoeg van en kieperde het sloopje in een vuilniszak op de stoep. Gelukkig kwam net die morgen de zoon Isidoor aan wal en zag de mast door de zak naar buiten steken. Hij nam het terug mee aan boord en begon de verf er af te krabben. Het metaal dat vrijkwam blonk zo mooi dat hij besloot ermee naar een goudsmid te gaan. Deze analyseerde de materie en kwam al vlug tot de conclusie dat dit model van zuiver zilver was met een zilverwaarde (in 1960!) van 200 000 BEF. Hij bood onmiddellijk 300 000 BEF maar onze schipper weigerde en zo is het koninklijk geschenk bewaard gebleven.

De restauratie van de salons

De Administratie van Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu die instaat voor de restauratie van beschermde gebouwen is gestart met het restauratiedossier van de interieurs van het Scheepvaartmuseum. Met de stad Dendermonde, eigenaar van het beschermd gebouw, is al contact genomen om het opstijgend vocht uit de funderingen met impregnatie te bestrijden. Op 12 maart komt een ploeg van AROL de verfsoorten analyseren zodat met de definitieve restauratie kan begonnen worden.

Weer een gelukkig toeval

Bij de verkoop van de huizen aan de stad Dendermonde waren twee tussendeuren van de salons met geschilderde medaillons en de schouwen verdwenen. Bij een bezoek aan de familie De Baer, kleinzoon van Gaston Van Damme, bleken deze twee deuren nog steeds in zijn bezit te zijn. Hij stelde ze prompt ter beschikking van het museum, wat voor de volledige restauratie een enorme stap vooruit is. Nogmaals onze oprechte dank aan de heer De Baer.

Het banket

Op 18 januari 1997 vierde de VZW de start van het restauratieproject van de salons. In die salons hebben wij een gedeelte van het historisch banket overgedaan.

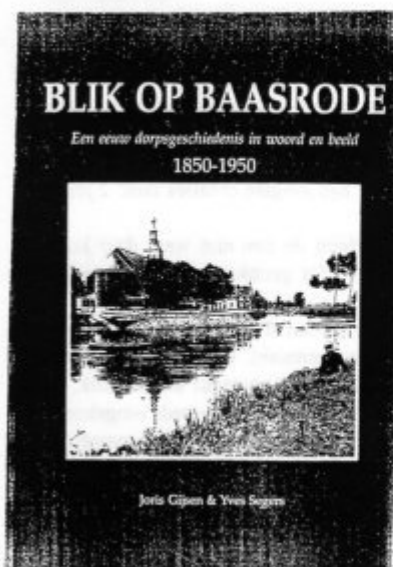
Na afloop van de algemene vergadering stond het Quinten kwintet al in te spelen voor het aperitiefconcert. De 32 leden die ingescheven waren zaten intussen al aan tafel en kregen champagne en gegratineerde oesters opgediend. In 1852 volgde toen 'Potage Mochturtle'. Eerst dachten wij dat het schildpadsoep was maar na onderzoek bleek dat niet zo te zijn. 'Moc' wil zeggen (volgens de opzoekingen van Frie) 'nep'. Er volgde dus een nepschildpadsoep met wijngaardslakken i.p.v. schildpadden; deze laatste zijn trouwens beschermd en mogen niet meer tot soep verwerkt worden.

Na de soep en een halfuurtje vertellen kwam het tussengerecht: tarbot met kreeftensaus. Na nog een halfuurtje museumrondleiding werd het hoofdgerecht opgediend: lamsmedaillon à la Pompadour (met truffels en champagne). Heerlijk! Het geheel werd afgesloten met gebak en nougat zoals 150 jaar geleden.

Eregasten waren mevrouw Denise Van Damme, dochter van de laatste werfbaas Gaston Van Damme, en de heer en mevrouw De Baer, kleinzoon en echtgenote van voornoemde.

Het werd een avond om nooit meer te vergeten dank zij de kookclub van Koen. Onze oprechte dank.





BLIK OP BAASRODE

Het fotoleesboek van onze vrienden Joris Gijzen en Yves Segers is verschenen. Het behandelt de geschiedenis van Baasrode van 1850 tot 1950 en is te koop bij *Jan Annemans*, Kloosterstraat 62 te Baasrode. Tel. 33.34.26. (1.100 BEF).

DE LAATSTE SCHEEPSWERF

Het zeer interessante boekje van historicus Yves Segers is aan zijn tweede druk toe. Bij onze econoom *Anita Van Cutsem* (Scheepswerfstraat 2, 9200 Baasrode - Tel. 34.04.15) is het opnieuw te bekommen tegen de prijs van 150 BEF.

DE LAATSTE SCHEEPSWERF VAN BAASRODE

YVES SEGERS



Vorige zomer waren wij op vakantie in de Biesbosch, het natuurgebied tussen de Merwede en de Maas. Het water en het weer vielen een beetje tegen en we besloten een eindje de Maas op te varen tot Heusden. We lagen nog niet goed vast of een oude vriend, Jaap Engels klom met zijn vrouw Lietsie aan boord. Jaap was als kind reeds amateur scheepsmaker, later maakte hij er een specialiteit van 12 voets- en scheldejollen te restaureren. Nu moeten wij absoluut zijn jongste creaties zien: 2 jollen van 10 voet. Beloofd, wij komen kijken.

De man opent de poort van zijn atelier, gelukkig schijnt de zon niet want daar komt een oogverblindend jolletje uit het werkhuis gebold. Het pronkstuk is op bestelling gemaakt als bijboot voor een motorjacht.

Jaap: de jollen worden ondersteboven gebouwd op mallen die op hun beurt op een werkbalk gemonteerd zijn. Eerst wordt de steven klaargemaakt. Deze bestaat niet uit een binnen- en buitensteven zoals dikwijls gebeurt maar hij is gemaakt één stuk; de sponningen voor de gangen worden erin gekapt. De platte spiegel wordt omgekeerd op de werkbalk geplaatst en de jol is definitief van haar lengtematen. Dan wordt de kielplank bevestigd. Nu begint het moeilijke werk: de gangen moeten gestoomd worden want de twee gangen die bij de kiel aansluiten krijgen een flinke torsie. Als de nodige vorm gekregen hebben worden ze dichtgeschaafd en met polyurethaanlijm vastgezet. Zo wordt gang na gang gestoomd en bevestigd.

Als de romp op die manier volledig bedekt is wordt de jol omgedraaid. Voorlopig is het nog een slap geval.





Nu worden de mallen vervangen door lange smalle wrangen, zoals bij een sloep, ze lopen als het ware als een halve cirkel van boord naar boord en worden telkens waar de gangen elkaar overlappen vastgeklonken met koperen klinknageltjes.

Als dit karwei achter de rug is komen de banken aan de beurt. Deze geven aan de boot de nodige dwarssterkte. Deze banken worden nog eens versterkt met massieve knieën. Tenslotte worden de koppen van de wrangen afgedekt met een potdeksel of dolboord. De boot wordt nu geschuurd en behandeld met epoxyhars en verder afgelakt met een UV-filter.

Uiteindelijk wordt het beslag bevestigd:

- bronzen boegbeslag en bescherming op de scheg;
- 2 bronzen oogbouten om in de davits te hangen;
- 2 bronzen dolpotten met bronzen dollen;
- oogbout voor het boottouw.

De riemen worden afgewerkt met lederen beslag om het schuren in de dollen te vermijden.

Het geheel is bijna te mooi om te gebruiken.

Een tweede jol was het mallenstadium al ontgroeid en lag klaar om er de wrangen in te stomen. Een derde iets grotere zeiljol is in voorbereiding.

Enkele gegevens:

Ontwerp: Ouchtred-Edinburgh, Scholand

Lengte: 3,10 m

Materiaal: mahonie

Bouwer: Jaap Engels

Wittebroodstraat 1

5256 EG Heusden

Tel. 0031 41 666 11 63



Schipper Augustin D.W. vertelt:

Jan Dedroog

In den anderen oorlog (1914-18) was ik een kleine jongen en ik weet nog dat de schippers die naar Holland vaarden allemaal een band om den arm moesten dragen. Daar stond een anker op en dat moest van de Duits om te laten zien dat ze schippers waren. Er vaarden toen veel schippers van België naar Holland, vooral naar Rotterdam, en die gingen dan graan laden dat de Amerikanen naar Europa zonden omdat de mensen niet zouden verhongeren. Dat waren "For Relief"-zeeboten die dat naar Rotterdam brachten en die hadden in grote letters op hun zij geschilderd "FOR RELIEF" omdat ze niet zouden getorpedeerd worden.

Na de oorlog hebben we veel naar Holland gevaren met stenen van op de Maas. Die stenen brachten we naar den afsluitdijk (Zuiderzee) want die waren ze toen volop aan 't maken.

Als we getrouwd zijn, in 1932, hebben we eerst met mijn ouders op het schip samen gevaren. Dat ging zo in dien tijd. Toen mijn vader gestorven is ging mijn moeder aan de wal wonen. In 1936 hebben we dan een nieuw schip laten bouwen, in Ledeberg bij De Rook. Het was een 38 meter motorspits met een grote roef. Dat oude schip (van mijn ouders) zou nu nog altijd bestaan. Ze hebben ons gezegd dat die nu in Duinkerke ligt als werkschip, of als bunkerschip. Dat was een sterk schip want die was van 1902. Het nieuw schip was van 1936 en dat is al gesloopt. Maar dat schip heeft veel geleden. Het was in den oorlog (1940-45) gepakt geweest van den Duits en die hebben er de kop afgedaan, in Duisburg.

We hebben met die motorspits veel meststoffen gevaren van Sas Van Gent naar Friesland, Lemmer, Leeuwarden en ook Delfzijl. Zo kwam het dat we voor het uitbreken van den oorlog in Lemmer lagen. Daar kwam een bevrachter vragen:

- "Als ge wilt kunt ge morgen hier zand laden voor Eemden."

Dat was dus voor Duitsland, maar ja we waren toen nog niet in oorlog. Ik moest wel mijn buikdenning nog leggen want die was eruit geweest, om water in het lege schip te trekken om de schroef onder te krijgen. Zodus had ik tot 's avonds tien uur gewerkt aan die buikdenning en gingen we direkt slapen want om vijf uur moeten we present zijn voor te laden.

Om een uur of vijf werd er geklopt, het was de vrouw van de buurman en die stond te wenen:

- "Buurman, het is oorlog." zei ze

- "Oorlog?! en ik moet naar Duitsland!" zei ik.

Een half uurtje later kwam er iemand van het leger en die zei dat we allemaal uit de haven moesten want ze gingen een sluis laten springen om alles onder water te laten lopen.

Terug de buikdenning eruit en water in het schip zetten. Mijn vrouw ging nog rap wat broden halen en toen ik weg wilde varen moest ik nog vluchtelingen, allemaal Joden, meenemen. Een veertigtal ongeveer. Die hebben we dan in het voorruim gezet en op dek, want het was redelijk schoon weer. Toen kwamen nog een paar jachten (zeiljachten) en die werden bij mij eraan gehangen. Toen kwam die militair ons zeggen dat we naar Amsterdam moesten:

- "Als ge vliegers ziet moet ge uw motor saboteren."

Ik dacht bij mijn eigen: "Gij zijt misschien zot maar ikke nog niet." Die mannen waren allemaal de kluts kwijt want die hadden nog nooit genen oorlog meegemaakt.

We zijn dan over het IJsselmeer naar Amsterdam gevaren. We hebben geluk gehad want we hebben genen vlieger gezien. De schepen die een paar uur na ons zijn vertrokken hebben ze wel gemitrailleerd en daar waren toen verschillende doden aan boord.

's Anderendaags kregen we opdracht om met alle schepen die in de binnenhaven lagen om op het IJ te gaan liggen, omdat er geen watervliegtuigen zouden kunnen landen. In Rotterdam was dat wel gebeurd. We lagen daar twee dagen, allemaal lege schepen. We zagen hoe ze op verschillende plaatsen in de stad brand stichtten, zagezegd om te saboteren.



Een dag later kwam er een vriend van ons vertellen dat de oorlog gedaan was want:

- "Den Hollander had zich overgegeven !"

Ze hadden schrik gekregen dat ze Amsterdam ook kapot zouden bombarderen zoals in Rotterdam gebeurd was.

We hebben dan terug een paar dagen in de haven gelegen. Een officier kwam ons aanslaan voor den Duits. We moesten naar Woerden. Daar was het groot arsenaal van het Hollandse leger, vol met kleren en dekens. Daar hebben ze ons volgeladen en dat moest allemaal naar Amsterdam waar het op de trein ging voor Duitsland. Daarna moesten we weer naar Woerden om ondergoed en schoenen te laden. Dat moest naar Berlijn.

Eerst hebben ze ons nog zes weken naast Schiphol laten liggen. We hadden daar veel schrik want dat was het hoofdkwartier van de Luftwaffe. Alle dagen kwamen er Engelse vliegers overgevlogen. Die gooiden een paar rode lichtjes uit en ze waren weer weg. Ze hebben nooit gebombardeerd. Alle dagen kregen we ook controle van een Duitse soldaat. Die bracht altijd chokolade mee voor onze twee kinderen. We waren daar goeie vrienden mee geworden en omdat ik nogal eens kon afgeven op den Duits zei die soldaat:

- "Schiffmann, aufpassen, mann soll dich einsperren ! Forsicht !"

Op zekere dag kwam hij vertellen dat we naar Berlijn moesten vertrekken. Hij vertelde ons dat we nu gerust mochten zijn want dat we nu onder het commando van de Luftwaffe moesten en dat ze nu ons schip niet konden in beslag nemen om de kop eraf te branden.

Als we in Wesel kwamen lag daar mijn broer, geladen met munitie. Die wist toen al dat ze al de schepen gingen lossen en daarna de kop eraf doen.

We moesten allemaal naar Duisburg. Daar werden we direkt gelost en moesten we ons schip verlaten. We mochten ons gerief in een duizendtonner laden. Zo zijn mijn broer en ik met die schipper naar Gent gevaren. Daar zijn we aan de wal gaan wonen maar we trokken nog wel zes maanden ons pree van den Duits. Daarna zijn we terug gaan varen als zetschipper, weer op een 38 meter motorspits, gebouwd in Baasrode. Dat hebben we vier jaar gedaan, vooral naar Frankrijk, Rouan en Duinkerken. Op een keer hebben ze ons nog eens aangeslagen, om de kop eraf te doen, maar dan zijn we naar Monsin gevaren, naar de werf. Zo zijn we kunnen ontsnappen. Eigenlijk ging dat omdat die Duitsers die zich met de scheepvaart bemoeiden allemaal oude mannen waren die niet meer goed waren voor het front. Die mensen waren den oorlog moe. Zo kon het dat we ons soms twee weken konden wegsteken achter een hoek of een kant. We konden ook al eens zeggen dat onze motor kapot was of dat we geen mazout hadden. Die Duitsers wisten wel dat zoiets gelogen was. Ze grimmelden dan eens en knikten want ze waren zelf ook liever naar huis gegaan.

De schepen die ze gepakt hebben kregen allemaal een betonnen vloer van ongeveer een meter dik, als balast en om te verstevigen voor de tanks. Diegenen die ooit naar Engeland gevaren zijn, zijn allemaal opgebrand. De Engelsen lieten olie op het water lopen en staken dat in brand als ze de landingsschepen zagen komen.

Op het eind van den oorlog werd het te gevaarlijk om aan boord te blijven en zijn we terug op de wal gaan wonen bij ons moeder.

In 1944 zegden ze dat ons schip in Lobroekdok lag samen met nog wel 100 andere schepen. We moesten maar tienduizend frank betalen en dan kregen we het terug. Dus betalen om uw eigen schip terug te krijgen, dat wilde ik niet. Op 't laatst kreeg ik het schip mits tweeduizend frank te betalen, zagezegt om den betonnen ballast eruit te halen. Ik ben dan naar Melle, naar de werf, gevaren om er een nieuwe kop aan te laten zetten. Het heeft dan nog weinig gescheeld of met de bevrijding wilde de "Witte Brigade" het schip nog eens doen springen en dat terwijl het op den droge lag.

- "Ge zijt gulder zot zeker." zei ik en toen begrepen ze het toch.

Na de oorlog heb ik de motor laten repareren. Dat koste toen zeventuizend frank maar we kregen van de regering een lening aan 3 procent met de belofte dat we schadevergoeding zouden krijgen, maar, het is bij een belofte gebleven !



Museumnieuws

Samenstelling van de Raad van Bestuur - Functies van de leden

Jean Heuinck	voorzitter
Jan Annemans.....	ondervoorzitter
Paul Maes.....	1ste secretaris
Fons Daelemans.....	2de secretaris
Pieter D'Hollander.....	schatbewaarder
Hubert De Vlieger.....	materiaalmeester
Anita Van Cutsem	econoom
Vital Muylaert	adviserend lid
Yves Seghers.....	adviserend lid
Ferdy Willems.....	adviserend lid
De stadsarchivaris van de stad Dendermonde	

Aanwinsten

Begin februari hebben wij beslag kunnen leggen op het archief van de scheepswerf van Rupelmonde. Twee containers vol werfarchief en scheepsplannen komen naar Baasrode, naar schatting voor jaren werk. Het scheepvaartmuseum evolueert langzaam naar een nationaal binnenvaartmuseum.

Het bestek van het motorschip 'ELZA' en de aankoopfactuur van de motor werd ons geschonken door schipper Isidoor Van Cleempoel.

Bloemekeskwis

Vorig jaar heeft het museum voor het eerst met twee ploegen deelgenomen aan de bloemekeskwis ingericht door de vriendenkring van de gemeenteschool. Ook dit jaar gaan wij ons weren.

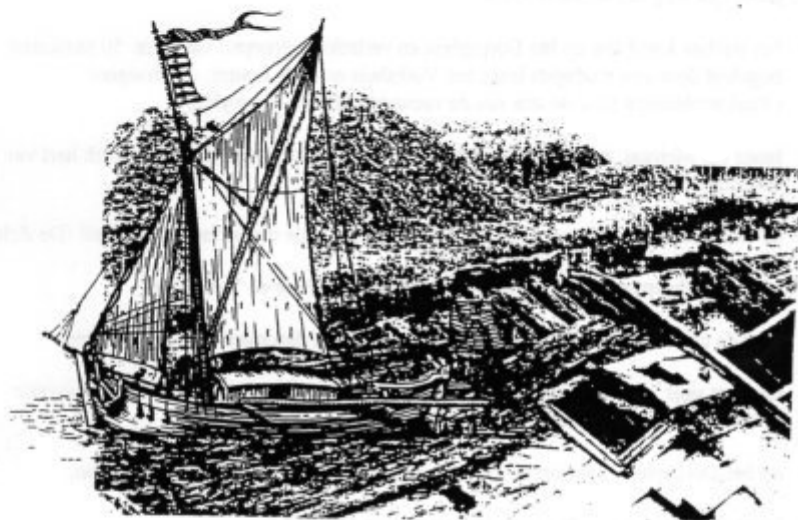
De kwis gaat door op vrijdag **25 april om 20 uur**. De deelnameprijs bedraagt 400 BEF per ploeg. Een ploeg bestaat uit 5 personen. Voor de prijs moeten we het niet doen, iedere deelnemer krijgt een potje bloemen. Het gaat om de aanwezigheid en het plezier.

Inschrijvingen op telefoonnummer **052 333426**.



Studiereis

Het scheepvaartmuseum richt op **27 en 28 september 1997** een studiereis in naar **Friesland**. We vertrekken zaterdagmorgen per bus richting Flevopolder om in **Ketelhaven** (gemeente Dronten) het museum voor scheepsarcheologie te bezoeken. Het museum is speciaal gebouwd om de grote hoeveelheid scheepswrakken die in de drooggevallen polders gevonden zijn in kaart te brengen, op te graven en de meest interessante voor het nageslacht te behouden. De gevonden schepen waren relatief goed bewaard tot waar ze in de kleibodem gezakt waren. Het gamma loopt van de Romeinse tegenover de middeleeuwse koggen, de latere VOC-schepen en een groot aantal vissersschepen zoals bidders e.a.



Na de middag worden wij ontvangen op de werf van Pier Piersma in het Friese **Heeg**. Piersma is een scheepsbouwer van tjotters en Friese boeiers; de moeite meer dan waard om zijn werf te bezoeken.

Na dit bezoek rijden wij verder naar **Sneek**.

Zondagmorgen bezoeken wij het Fries Scheepvaartmuseum.



Nadere details zullen later per brief meegedeeld worden. Hou in elk geval dit weekend al vrij!



Open Monumentendag 1997

Het thema Open Monumentendag 1997 is 'ARBEID'. Geen gemeente in Groot-Dendermonde die meer in aanmerking komt dan Baasrode.

Het scheepvaartmuseum heeft daarom bij het stadsbestuur aangedrongen de geleide wandeling die jaarlijks in Dendermonde gehouden wordt, dit jaar in Baasrode te laten doorgaan.

In grote lijnen ligt het scenario aldus:

- het publiek komt toe op het Dorpsplein en vertrekt in groepen van max. 50 personen begeleid door een stadsgids langs het Volkshuis over de kouter, de vroegere (staak)molenberg naar de site van de veevoederfabriek Vermynen;
- langs het Meirgat, met uitleg over de verdwenen inham, naar het econor hart van Baasrode in de 19de eeuw;
- de Driehuizen, het centrum van de palinghandel met de oude vismijn, het café 'De Zalm';
- naar het scheepvaartmuseum en de werven Van Damme en Van Praet;
- naar de brouwerij Bacchus met voorstelling van een film over het brouwproces;
- naar het veer, de link tussen Moerzeke en Kastel en het geïndustrialiseerde Baasrode (uitbeelding van 'etendraagsters');
- op het Dorpsplein: kantmarkt, verkoop van afgewerkte kant, garen en klossen;
- langs de terminus van de vroegere bussen naar Brussel;
- langs het communistisch lokaal;
- terug naar het Dorpsplein.

Om 20.00 uur indien mogelijk in de grote dok of in de Vooruit: arbeidersliederen en stakingsliederen





Boven Water

Beneden Water

Semestriëel tijdschrift - 2e Jaargang / Nr. 1

1997

Colofon

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

Verantwoordelijke uitgever :

VZW Scheepvaartmuseum Baasrode

Redakteadres :

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



Scheepvaartmuseum Baasrode vzw

St.-Ursmarusstraat 137
9200 Baasrode