



# Boven Water Bened Mijker

Semestriëel tijdschrift - 1e Jaargang / Nr. 1

## Colofon

Redactie : Jan Annemans, Fons Daelemans,  
Jan De Droog, Anita Van Cutsem.

Verantwoordelijke uitgever :

**VZW Scheepvaartmuseum Baasrode**

Redaktieadres :  
St Ursmarusstraat 107  
9200 Baasrode

Tel/Fax.: 052/33.60.49



Scheepvaartmuseum

VZW  
St.Ursmarusstraat 137  
9200 BAASRODE

## *De voorzitter aan het woord...*

Weer een nieuwe publikatie - Weer papierverspilling ?

Neen, geen groots opgezette organisatie, maar gewoon een ledenblad met alle nodige informatie voor onze leden, sympathisanten en medestanders in het heden en de toekomst.

### *Verba volent - scripta manent*

Onze nieuw opgerichte redactie heeft niet alleen de bedoeling U het reilen en zeilen binnen onze vereniging kenbaar te maken, maar heeft ook de know-how in huis om leesbare wetenschappelijk gefundeerde bijdragen te leveren over de vroegere scheepvaart en de scheepsbouw in het algemeen.

Wij worden heden ten dage overspoeld door de media met berichten en beelden uit alle werelddelen. Wij weten wie met wie naar bed gaat in de filmwereld, en we zien de laatste terreurdaden bloederig en breed uitgesmeerd op het scherm. Sommigen bekijken zelfs wetenschappelijke programma's, en het gebeurt wel eens één enkele keer dat er iets te zien of te horen is over archeologie, maar dan meestal over een site die ver, liefst zeer ver van hier gelegen is. Dan heeft het internationaal toerisme er ook iets aan.

Ik ken zelfs mensen die elke steen in de Curetenstraat in Efese bekeken hebben, die de rotstekeningen van Dambyla kunnen beschrijven, die een lokomotievenverzameling in Amerika bewonderd hebben, maar die al tientallen keren het Gravensteen zonder opkijken zijn voorbijgelopen. Die mensen kijken verwonderd op als ze horen dat er in onze Vlaamse gemeenten ook iets interessants te zien valt, namelijk de sporen van ambachtelijke, industriële of technologische ontwikkelingen uit het verleden.

Het zijn de vroegere bedrijfsgebouwen (van wind- en watermolens, smidsen, brouwerijen, steen- en pannenfabrieken, olieslagerijen) oude transportinfrastructuur (bruggen, sluizen, stations) tot diensten (watertorens, pompstations, elektriciteitscabines of de woningen van arbeiders en ambachtslui).

Deze gebouwen, hun installaties en de documenten en archieven die erop betrekking hebben vormen een schatkamer van vroegere economische creativiteit.

### *Ons industrieel erfgoed is een lokaal, regionaal en nationaal erfgoed.*

En dit is zeker in Baasrode het geval. Wij hebben hier te maken met een grote eigenheid. De olieslagerijen (Van Biesen-Staes en De Bruyn), de maïsverwerkende fabrieken van Vermeylen en de scheepswerven in het bijzonder hebben onze gemeente geprofileerd tot een eigen identiteit, een buitenbeentje in onze regio. Het zijn deze werven die ons dorp een internationale uitstraling gegeven hebben, die het best bewaard zijn.

Het behoud van dit industrieel erfgoed is geen nostalgie, maar op de wortels van ons verleden kunnen (zoals buitenlandse experimenten uitwijzen bijvoorbeeld Spakenburg) boeiende en vernieuwende processen geënt worden. Er kan onder andere de basis gelegd worden voor het in alle landen van Europa opkomende industrieel toerisme.

Om dit te verwezenlijken is er veel werk aan de winkel.

Het is de bedoeling van deze publikatie een steentje bij te dragen tot de ontwikkeling van het project "De scheepswerven van Baasrode". Ik ben de initiatiefnemers dan ook ten zeerste dankbaar. Op het voorstel om met een tijdschrift te starten, heb ik luid "Ja" gezegd, maar in stilte heb ik gedacht "Gelukkig weten ze nog niet wat ze zich op de hals hebben gehaald."

*"Mannen, veel sterkte."*

De voorzitter.



januari 1996

Scheepsmodellen kunnen mooi zijn. Voor de liefhebber zijn ze dat altijd. Als versieringsobject stond het scheepsmodel in het verleden niet zo centraal als tegenwoordig. Toen er nog weinig of geen technische tekeningen werden gemaakt om een schip te bouwen, was een model van een scheepsromp het enige middel om zich een voorstelling te kunnen maken en te overleggen hoe men de problemen tijdens het werk ging aanpakken. Als een bepaald scheepstype gedurende generaties op dezelfde manier werd gebouwd, beschikte men over hulpmiddelen, zoals mallen van verschillende belangrijke onderdelen, hoeken om de helling van boorden aan te geven en maten van afmetingen in hout. Wanneer de maten niet in een schrift stonden genoteerd werden ze mondeling van vader op zoon doorgegeven. Was de scheepsbouwer geïnteresseerd in iets nieuws of wilde hij een wijziging aan een romp uitproberen dan was het maken van een model het middel om te weten of het uit te voeren was. Een model had een zeer praktische waarde en voorkwam teleurstellingen.

Van vele scheepsbouwers en bootmakers is bekend hoe ze aan de hand van een model tot een echt vaartuig kwamen. Een veel gebruikte methode ging als volgt:

Na het uithouwen van een scheepsromp uit een blok hout werd de romp verdeeld over gelijke afstanden en in secties gezaagd. De vlakken van de doorsneden werden opgemeten en vergroot aan de hand van de schaal die men gekozen had. Zo ontstond een uitslag van de hoofdspanten en werd een replek gebouwd van een klein model.

Een tegenovergestelde werkwijze werd algemeen gebruikt in de beginperiode van de staalbouw van schepen. Het scheepsplan was toen goed ingeburgerd, maar om diverse redenen werd van het plan een model vervaardigd. Het was in de eerste

plaats een controle om na te gaan of de lijnen van de romp klopten, en het was vooral een middel om de plaats te bepalen waar de huidplaten dienden te komen. Huidplaten worden niet in oneindige afmetingen op de markt gebracht, maar in standaard maten. Op het model kon men deze platen tekenen. Het was mogelijk precies te bepalen hoeveel materiaal nodig was voor de hele romp en vanwege een goed zicht op het geheel kon zo zuinig mogelijk met het materiaal gewerkt worden. Als het schip voor de werf een bijzondere betekenis had werd de halve romp op een plank geplaatst en belandde in het bureel waar cliënten en patroon hun zaken afhandelden. Het gaf vertrouwen, want het onderstreepte de mogelijkheden van de werf.

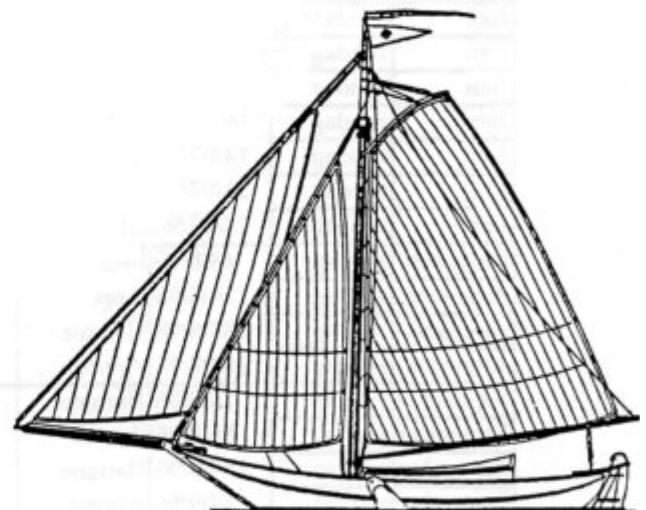
Belangrijke en grote werven konden het zich veroorloven volledige modellen van hun schepen te maken, met alles erop en eraan, soms zelfs met opengelaten of wegneembare delen om het interieur te tonen. Zulke werven hadden mensen in dienst die bekwaam waren om dergelijke modellen te maken. Als het een werkelijk grote werf betrof, waren er zelfs een aantal die zich uitsluitend met dit soort werk bezighielden. Hun opdracht beperkte zich dan niet alleen tot de modellen die bestemd waren voor de werf zelf of de rederij die bij de werf een bestelling had geplaatst, maar strekte zich verder uit tot experimenteel werk, zoals het verbeteren van het onderwaterschip om de snelheid te verhogen of brandstof te besparen. Daar waren evenzeer modellen voor nodig.

Om welke redenen ook modellen tot stand gekomen zijn, zij blijven getuigen van de bedrijvigheid in het verleden. Zij tonen de rijke verscheidenheid van vormen die hebben bestaan, de trend van de evolutie in de loop van de tijd, die als merkpalen de afstand van de vooruitgang aangeven.

Zij zijn kostbaar en verdienen ons respect. Dat respect is spijtig genoeg niet bij iedereen aanwezig. Vele modellen zijn verdwenen, soms domweg vernietigd. De V.Z.W. Scheepvaartmuseum Baasrode streeft er naar overblijfselen uit het rijke scheepsbouwverleden van het dorp op te sporen en te bewaren. Daaronder ressorteren werktuigen, plans, foto's, prenten, briefwisseling, boekhouding en ander archiefmateriaal, alsook scheepsmodellen. Door haar activiteiten zijn trouwens de oude werkhuisen van de werf Van Praet-Dansaert en de woonhuizen van een andere scheepsbouwondernemer, Van Damme, geklasseerd als monument en voorlopig van vernietiging gevrijwaard. Laten we hopen dat het voor altijd zal zijn. Veel uitrusting is echter vernietigd. Slechts een klein aantal van de grote hoeveelheid plans die er geweest zijn konden gered worden. Het museum beschikt echter over geen enkel oorspronkelijk model. Daarom hebben enkele leden de hoofden bij elkaar gestoken en besloten zelf modellen te

vervaardigen. Zo zijn er in de loop van enkele jaren een zevental halfmodellen afgewerkt, drie modellen op spanten van roeiboten en twee binnenschepen. Door de spijtige sluiting van het werkhuis is deze activiteit stilgevallen, maar de hoop bestaat dat dit oponthoud alleen van tijdelijke aard is en de bouw van andere waardevolle scheepsmodellen in de toekomst mogelijke zal blijven.

Belangstellenden die hun vaardigheden willen testen en helpen duwen aan het rad zijn altijd van harte welkom en worden uitgenodigd contact op te nemen. Het is helemaal niet nodig beroeps te zijn Twee rechtse handen, goede wil en de bereidheid er wat van te maken volstaan. Gedurende de tijd dat het project loopt, hebben verschillende deelnemers voldoende ervaring opgedaan om nieuwkomers met raad en daad bij te staan. In afwachting van de herneming van deze activiteit wordt intussen volop aandacht besteed aan het reinigen en herstellen van de verzameling scheepsplans en archieven.



# Fauna en flora vanop het water.

De media hebben het er uitvoerig over gehad.

-“Er leeft terug vis op de Schelde !”

Het is zonder twijfel een feit dat de kwaliteit van het Scheldewater erop vooruit is gegaan. Toen ik 18 jaar geleden begon met mijn taak als veerman op het veer Baasrode-Kastel, zou je er moedeloos van geworden zijn. Het water zag zwart als inkt. De stank was soms niet te verdragen. Juist onder de waterlijn groeiden blauwalgen, die het enkel doen in zuurstofarm water. Alle koperwerk aan boord sloeg zwart uit door de verbinding van het kopermetaal met de sulfide dampen die uit het Scheldewater opstegen. Uit pure onmacht heb ik toen maandenlang een zwarte vlag op mijn veerboot gehesen.

Ondertussen is er reeds veel water naar zee gelopen en is ook de bevolking van ons land zich bewuster gaan opstellen. Waakzaamheid is nu vooral geboden. Door hoopgevende slogans te scanderen bestaat het gevaar te denken dat het eindpunt reeds is bereikt. Het is goed dat

iedereen de evolutie van het milieu in het Scheldebekken persoonlijk kan ervaren.

Daarom, nu het weer gezond geworden is om op de Schelde te varen, richten wij een wekelijkse natuur- exploratietocht in. Vanaf mei varen wij elke zondag na de middag erop uit. Op een rustige ritme hebben wij de tijd om fauna en flora te bewonderen. De boot die wij hiervoor gebruiken kan, door zijn geringe diepgang, tot dicht tegen de oevers komen en zelfs landingen op de vele zandplaten in de rivier zijn mogelijk.

Hieronder staat het vaarschema. **Reservatie:** (is niet noodzakelijk doch gewenst, zeker voor groepen) Bij de veerman Fons Daelemans op het telefoon en faxnummer **052/33.60.49**

Voor een enkele vaart betaal je 200 Fr. Ga je heen en weer dan betaal je maar 300 Fr. Kinderen (tot 12 jaar) aan halve prijs en de fiets mag mee voor 50 Fr. Je kan ook met de fiets naar de bestemming fietsen en in de namiddag met de boot mee terugvaren, zoals je verkiest.



| Boottochten van Baasrode naar Hamme of Appels (en/of terug) |        |          |            |                     |                        |                          |                      |
|---|--------|----------|------------|---------------------|------------------------|--------------------------|----------------------|
| datum   |        |          | Bestemming | Vertrek<br>Baasrode | Aankomst<br>bestemming | vertrekuur<br>terugvaart | Aankomst<br>Baasrode |
| Mei   | zondag | 5/05/96  | Hamme      | 13:00               | 14:20                  | 16:00                    | 17:20                |
| Mei   | zondag | 12/05/96 | Appels     | 13:00               | 14:20                  | 16:00                    | 17:20                |
| Mei   | zondag | 19/05/96 | Hamme      | 13:00               | 14:20                  | 16:00                    | 17:20                |
| Mei   | zondag | 26/05/96 | Hamme      | 14:00               | 15:20                  | 18:00                    | 19:20                |
| Juni  | zondag | 2/06/96  | Hamme      | 12:00               | 13:20                  | 15:00                    | 16:20                |
| Juni  | zondag | 9/06/96  | Hamme      | 13:00               | 14:20                  | 18:00                    | 19:20                |
| Juni  | zondag | 16/06/96 | Hamme      | 12:00               | 13:20                  | 15:00                    | 16:20                |
| Juni  | zondag | 23/06/96 | Hamme      | 13:00               | 14:20                  | 16:00                    | 17:20                |
| Juni  | zondag | 30/06/96 | Appels     | 14:00               | 15:20                  | 18:00                    | 19:20                |
| Juli  | zondag | 7/07/96  | Hamme      | 14:00               | 15:20                  | 18:00                    | 19:20                |
| Juli  | zondag | 14/07/96 | Appels     | 14:00               | 15:20                  | 19:00                    | 20:20                |
| Juli  | zondag | 21/07/96 | Hamme      | 14:00               | 15:20                  | 19:00                    | 20:20                |
| Juli  | zondag | 28/07/96 | Appels     | 14:00               | 15:20                  | 19:00                    | 20:20                |
| Augustus  | zondag | 4/08/96  | Hamme      | 14:00               | 15:20                  | 19:00                    | 20:20                |
| Augustus  | zondag | 11/08/96 | Appels     | 14:00               | 15:20                  | 19:00                    | 20:20                |
| Augustus  | zondag | 18/08/96 | Hamme      | 14:00               | 15:20                  | 19:00                    | 20:20                |
| Augustus  | zondag | 25/08/96 | Appels     | 13:00               | 14:20                  | 19:00                    | 20:20                |
| September   | zondag | 1/09/96  | Hamme      | 13:00               | 14:20                  | 18:00                    | 19:20                |
| September   | zondag | 8/09/96  | Appels     | 13:00               | 14:20                  | 18:00                    | 19:20                |
| September   | zondag | 15/09/96 | Hamme      | 13:00               | 14:20                  | 17:00                    | 18:20                |
| September   | zondag | 22/09/96 | Appels     | 13:00               | 14:20                  | 16:00                    | 17:20                |
| September   | zondag | 29/09/96 | Hamme      | 13:00               | 14:20                  | 16:00                    | 17:20                |



# Museum- Nieuws.....

## Openingstijden van het museum.

Elke eerste zondag van de maand.

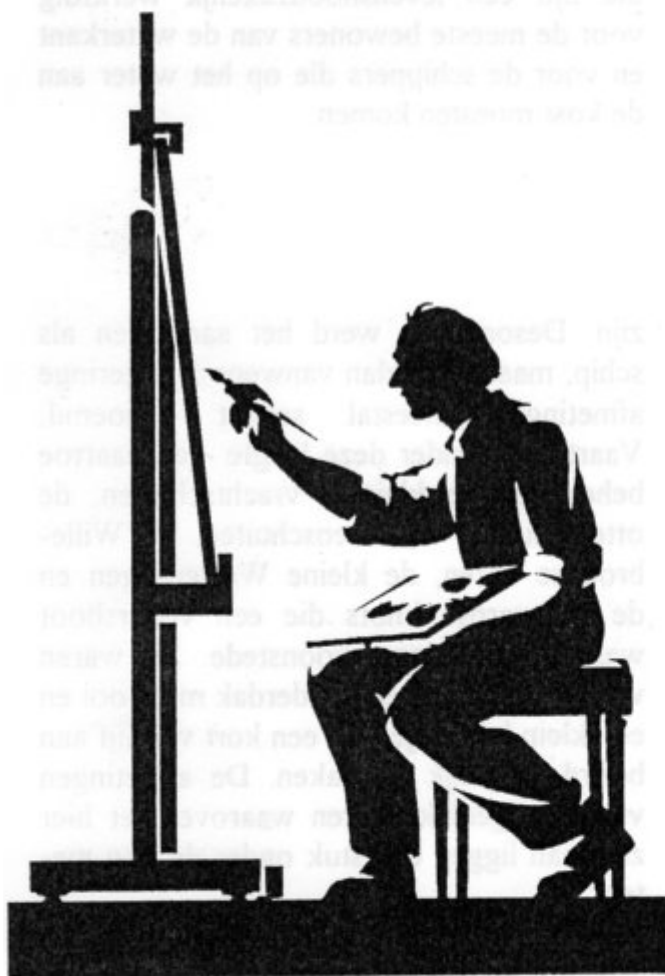
Volgende dagen zijn aldus vastgesteld:

7 en 8 april; 5 mei; 2 juni; 7 juni; 4 augustus; 1 september; 8 september (Open Monumentendag) en 6 oktober.

Groepen kunnen steeds na afspraak op andere data een reservatie maken.



## Stelt binnenkort tentoon...



Jan Dedroog werd geboren te Eisdien (Maasmechelen) in 1930.

Zijn tekenleraar uit het atheneum gaf hem de eerste impulsen om zich te bekwamen in het schilderen, maar een kunstschildersberoep zat er niet in. Wel bleef hij heel zijn leven tekenen en aquareleren als hobby. Eenmaal op pensioen ging hij zich verder bijscholen aan de kunstakademie te Aalst. Ook volgde hij verschillende privé cursussen in binnen en buitenland (Nederland en Frankrijk). Voor het overgrote deel is hij echter autodidact. Men zou hem een "Marineschilder" kunnen noemen maar dan alleen met de "binnenscheepvaart" als onderwerp. Dit is een beetje normaal want heel zijn familiale achtergrond is gesitueerd in de binnenscheepvaart. Zijn werken hangen in het Scheepvaartmuseum van Baasrode dan ook op de juiste plaats, want zij zijn een natuurgetrouwe weergave van het harde schippersbestaan in vroegere tijden.

De tentoonstelling is te bezoeken vanaf Pasen (7, 8, 13 en 14 april) en daarna elke eerste zondag van de maand telkens van 14 uur tot 18 uur.



De waterhuishouding vertoont in België, hoe klein het land ook is, een gevarieerd aspect. Het Westen bezit een deel van de Noordzeekust, met belangrijke vissersplaatsen en -havens, als Nieuwpoort, Oostende, Heist en Zeebrugge. Lang geleden, voor de verzanding van het Zwin, hoorde daar ook de handelsmetropool Brugge bij. Meer naar boven achter de Honte of Westerschelde is er het Belgische deel van deze rivier met een uitgestrekt watergebied, bestaande uit polders, zijrivieren en beken, die tot diep in het binnenland doordringen.

In de hoek van West-Vlaanderen stroomt de IJzer vanuit Frankrijk het land binnen, waaiert zijn zijrivieren in alle richtingen en mondt in de zee uit bij Nieuwpoort. In het Oosten snijdt de Maas het Walenland in twee stukken, steekt stroomopwaarts diep in Frankrijk en zoekt door Nederland zijn weg naar het Hollands Diep.

In al deze gebieden hebben zich vaartuigen ontwikkeld, aangepast aan de plaatselijke

omstandigheden en beïnvloed door de opvattingen en de gebruiken van de aangrenzende landen.

In deze serie artikelen gaat de aandacht uitsluitend naar de kleine bootjes, de miskende kinderen in de scheepvaart. Er is nooit veel aandacht aan besteed, omdat ze zo onbelangrijk leken. Maar hoe zou en schipper vroeger zijn landvasten naar de wal gebracht hebben, toen er nog weinig geschikte kaden voorhanden waren, of zijn anker hebben uitgebracht om zijn schip te verhalen. En hoe zou de kleine visser zijn bedrijf op de rivier hebben beoefend, of hoe kwam men aan de andere oever van een stroom en hoe kreeg de dijkse boer zijn hooi uit het broek naar de hoeve als hij niet over een boot had beschikt. De boot was in die tijd een levensnoodzakelijk werktuig voor de meeste bewoners van de waterkant en voor de schippers die op het water aan de kost moesten komen.

## *Boten, schepen en schuiten*

Als tot hiertoe het woord **boot** werd gebruikt bestaat daar een bepaalde reden voor. In het milieu van de scheepsbouwers en zeker in de schipperswereld zijn een boot en een schip twee verschillende begrippen. De maatstaf is zeer eenvoudig. Een boot is in verhouding klein tot een schip. Op een **schip** kan men met zijn gezin wonen, op een boot niet. Een vaartuig van meer dan dertien meter lengte over de stevens, werd vroeger geacht voldoende plaats te bieden, om in het achteronder een woonstede in te richten. Het ligt voor de hand dat bij deze beperkte afmetingen, het wonen zeer oncomfortabel geweest moet

zijn. Desondanks werd het aangezien als schip, maar werd dan vanwege zijn geringe afmetingen meestal **schuit** genoemd. Vaartuigen onder deze lengte - en daartoe behoorden de kleinste vrachtschuiten, de otterschuiten, de steenschuiten, de Willebroekse boten, de kleine Westerlingen en de Antwerpse knots die een vissersboot was - hadden geen woonstede. Zij waren wel voorzien van een onderdak met kooi en een klein kacheltje, om een kort verblijf aan boord mogelijk te maken. De afmetingen van de eigenlijke boten waarover het hier zal gaan liggen een stuk onder de tien meter.

Naargelang het gebruik werden deze kleine boten met een toepasselijke naam bedacht, zoals roeiboot, visboot, veerboot, werkboot, bijboot, volgboot, reddingsboot en sloep. De ingewijden beoordeelden ze doorgaans anders. Elk type had kenmerken die hem duidelijk onderscheidde van anderen. Zij vormden families die dikwijls naar de plaats van herkomst werden genoemd, zoals de Brabantse boten, de jollen, de vliegers, de Hollandse boten, de Franse, de Vlaanderse en de Waalse boten. Onderling konden zij verschillen vertonen, te wijten aan een bepaalde werf, een streek of een specifiek gebruik, die dan de uiteindelijke benaming bepaalde. Een voorbeeld kan dit duidelijk maken. Een Mariekerkse boot is

een Brabants type, een Nieuwpoortse palingboot hoort thuis in de familie van Vlaanderse boten.

Al deze boten zijn open, hetgeen wil zeggen dat ze niet van een dek zijn voorzien. Zij hebben roeibanken of doften, meestal voor en achter een plechtje, roei-ijzers of dolpennen en een wrikgat van achter, hetgeen meteen verklaart hoe ze werden voortbewogen. Riemen waren zeer algemeen, en wie de wrikriem niet kon hanteren was geen schipper. Ze werden, als het vaarwater ondiep of smal was, ook geboomd met een riem, de bootshaak of een lange staak. Velen werden uitgerust om te zeilen en later kregen sommigen een motor.

*Detail uit de houtsede besturing door middel van een riem.*





In de constructie bestond grote verscheidenheid, van eenvoudig en goedkoop tot de echte juweeltjes op gebied van degelijkheid, vakmanschap en vormgeving. De prijs was in verhouding. Dat een gewoon werkmiddel door zijn mooi voorkomen harten kon oververen, pleit in het voordeel van de bouwers. De besten paarden vakkennis aan een diep gevoel voor schoonheid. De boten werden niet gebouwd naar een vooraf getekend plan, niet de houten boten en later ook niet de ijzeren. Lengte, breedte en diepte waren voor elke soort onderworpen aan vaste regels, die elke werfbaas uit zijn hoofd kende. Voor enkele onderdelen bestonden mallen, zoals voor de vorm van de stevens, de spiegels en de hoeken voor bepaalde schuintes. Zij werden van vader op zoon doorgegeven en behoorden tot de exclusieve en goed bewaarde geheimen van het bedrijf. Met deze hulpmiddelen werd het hele karakter van de boot bepaald. De rest gebeurde op het oog en het gevoel en als het een rondgebouwde boot betrof sprak de vorm van het in voorraad zijnde kromme hout eveneens een woordje mee. Op bestelling kon een kandidaat-koper altijd zekere wijzigingen aangeven, wat betreft de lengte, breedte, vol of rank en de uitrusting, maar dat was dan van invloed op prijs.

Het materiaal voor de bouw was onveranderlijk het harde taaie inlandse eikehout. Grenehout of een andere zachtere hout-

soort, werd slechts gebruikt voor de plechten en de vloer.

De boten werden karveel gebouwd. Bij karveelbouw sluiten de planken van de huid tegen elkaar aan en liggen glad. In België spreekt men van Zetwerk. Soms zijn de planken van het boord, het gedeelte boven het vlak, overnaads gelegd. Overnaads wil zeggen dat de planken elkaar overlappen. Een dergelijke naad kan niet openrekken door het krimpen van het hout. De lichte volledig overnaads gebouwde boten zijn van jongere datum dan deze van zetwerk. Ze werden ook wel op een andere manier gebouwd.

Ijzeren boten waren van plaatstaal. In het begin van deze eeuw toen ze ontstonden, waren het bijna afdrucken van hun houten broers, met mooie ronde vormen. Alle delen werden met rondkoppige klinknagels samengevoegd. Na de eerste wereldoorlog toen het elektrisch lassen zich begon te verbreiden schakelden vele botenbouwers op deze nieuwe methode over. Het werk ging sneller en het produkt werd goedkoper. Gedurende de tweede wereldoorlog verscheen de knikspant, die de goedkope boot bij uitstek zou worden en de houten boten voorgoed ging verdringen. Zowel de houten als de ijzeren boten werden zelden op een grote werf gebouwd. De zeer talrijke familiebedrijfjes waren zo gespecialiseerd dat ze vlugger en goedkoper konden werken.



## Elk type zijn eigen boot.

Op de houten zeilschepen van vroeger was het niet de gewoonte de boot aan boord te nemen, eenvoudig omdat er geen plaats voor was. Hij werd bijgevolg gesleept, vandaar de naam volgboot. Enkel voor onderhoud, zoals kalfaten, naden pekken, teren en eventuele herstellingen kwam hij op het droge. Hij hield het op die manier twintig tot dertig jaar uit. Op de grote binnenschepen zoals de Walen en later de ijzeren Spitsen, werd hij meestal wel aan boord genomen. Voor de boten in zetwerk was dat geen voordeel, omdat het hout na korte tijd begon te krimpen en de naden zich gingen openen. Als de schipper zijn boot nodig had nadat deze droog had gestaan, was hij verplicht hem in het water te laten hangen tot alles weer dicht was en moest hem dan leeg hozen. Een hele bedoening dus. Dit ongemak bestaat niet bij volledig overnaads gebouwde en ijzeren constructies.

In de tijd van houtbouw bestond een zekere traditie om een bepaald type van boot met een bepaald type van schip te laten samengaan; zoals de Walenboot bij de Waal, de Vlaanderse boot bij de Westerling, de Brabantse boot en de jol bij de pleiten, otters en schuiten, de vlieger bij de Rijnschepen, de Hollandse boot bij de tjalken, de Groningse sloep bij zeetjalken en koffen, de vlet en de gewone sloep bij allerhande zeeschepen en vissersschepen. In de laatste jaren van de zeilvaart werd aan dit gebruik minder streng de hand gehouden. Onderlinge concurrentie en het verschijnen van ijzeren boten was daarvoor verantwoordelijk.

Nu de binnenvaartuigen en ook de schepen van de zeevisserij groter van afmeting zijn,

en een praktische kraan aan boord hebben ligt de boot nog zelden in het water. Op binnenschepen hangt hij van achter buitenboord aan de kraan ofwel staat hij op het dek van de woonroef of op de ijzeren luiken van de den. Op de motorvissloepen stond hij zo ver mogelijk naar achter boven het kwadrant van het roer. De moderne vissersschepen zijn groot genoeg om hem een betere plaats toe te bedelen. Hoewel men in de binnenvaart nog een grote verscheidenheid van ijzeren boten aantreft is hun verdwijning nog maar een kwestie van jaren. De meeste werkhuizen waar ze gebouwd werden bestaan niet meer. Slechts enkele zetten met wisselend succes hun bedrijf voort.

Het grootste aantal van de boten die in dit werk verzameld zijn werden in België gebouwd, maar er is ook aandacht besteed aan sommige buitenlandse soorten die regelmatig te zien waren op de rivieren, de kanalen en in de diverse havens van het land. Ze stonden zeer goed bekend en vele Belgische schippers maakten er gebruik van.

Deze serie artikelen is nog niet volledig. Als men maritieme gezichten uit de negentiende eeuw bekijkt of geschriften uit die periode naleest stoot men op vormen en namen die onbekend zijn. Ze zijn te vroeg verdwenen en hebben geen of weinig sporen nagelaten. De makelaarsboot van de Antwerpse haven is een voorbeeld. Sommige Vlaanderse typen, waaronder een kleine Westerling die als roeiboot in gebruik was eveneens. Ze zijn enkel bekend van afbeeldingen.



## De Brabantse boot.

Het Scheldegebied stroomopwaarts van de Nederlandse grens, was in het verleden een centrum van scheepsbouw en visserij. Al bevonden de grootste werven zich te Antwerpen, de kleinere steden en dorpen, langs de Schelde hadden een ruim aandeel in het bedrijf. Burcht, Steendorp, Ruppelmonde, Baasrode, Temse, Dendermonde, om maar enkele te noemen, waren bekend voor de bouw van allerhande houten binnenschepen. Aan de Rupel was er Boom en Niel; aan de Durme, Hamme. Buiten dit centrum, meer hogerop vond men nog werven in Gent, Mechelen en Brussel, om de bekendste te noemen, plaatsen waar men het allang niet meer zou zoeken. In veel van deze plaatsen bevonden zich eveneens kleine bedrijfjes, die zich uitsluitend toededen op de bouw van roeiboten, waaronder de Brabantse boot of Brabander. Dit type was niet zonder reden tot over de grenzen bekend. Het was een boot met karakter, har-

monisch van bouw, praktisch in het gebruik, zwaar en oerdegelijk, een echt werkpaard. In de vorm geslepen door eeuwen ervaring, want hij was de nazaat van een oud geslacht. Schippers die er vroeger een hebben gehad, zijn trots als ze over hun boot kunnen vertellen. Hij deed echter niet alleen dienst als schippersboot; zowat iedereen langs de waterkant maakte er gebruik van. De veerdiensten, allerlei havendiensten en bedrijven, de industrie en de kleine visserij.

In de algemene zin wijst het woord "Brabants" naar Zuid-Nederlandse of Belgische vaartuigen uit het Schelde-, Ruppelgebied. Pleiten, Otters en Schuiten stonden bekend als Brabantse schepen. De Brabantse roeiboot paste bij deze scheepstypen zoals de bolhoed en de paraplu bij Charlie Chaplin. Een andere boot bij deze binnenschepen voegen was een vloek.

### Afmetingen.

De normale lengte als schippersboot lag rond de 4,30 meter, maar voor elk doel schijnt er een aangepaste boot te zijn geweest, want de afmetingen van de nog bestaande exemplaren gaan van 3,20 tot 5,35 meter. De timmerlieden maakten voor het bouwen van een Brabantse boot geen gebruik van een uitgetekend plan met vaste maten. Zij lieten zich wel leiden door enkele vuistregels om de algemene vorm te bepalen. Zo bedroeg de grootste breedte op de berghouten, over de stevens gemeten, eenderde van de totale lengte van de boot. Deze breedte bevond zich niet in het midden. Zij lag voorlijker, op eenderde bootlengte van de voorstevens. Het vlak was daar eveneens op zijn breedst en bedroeg ongeveer tweederde van de grootste

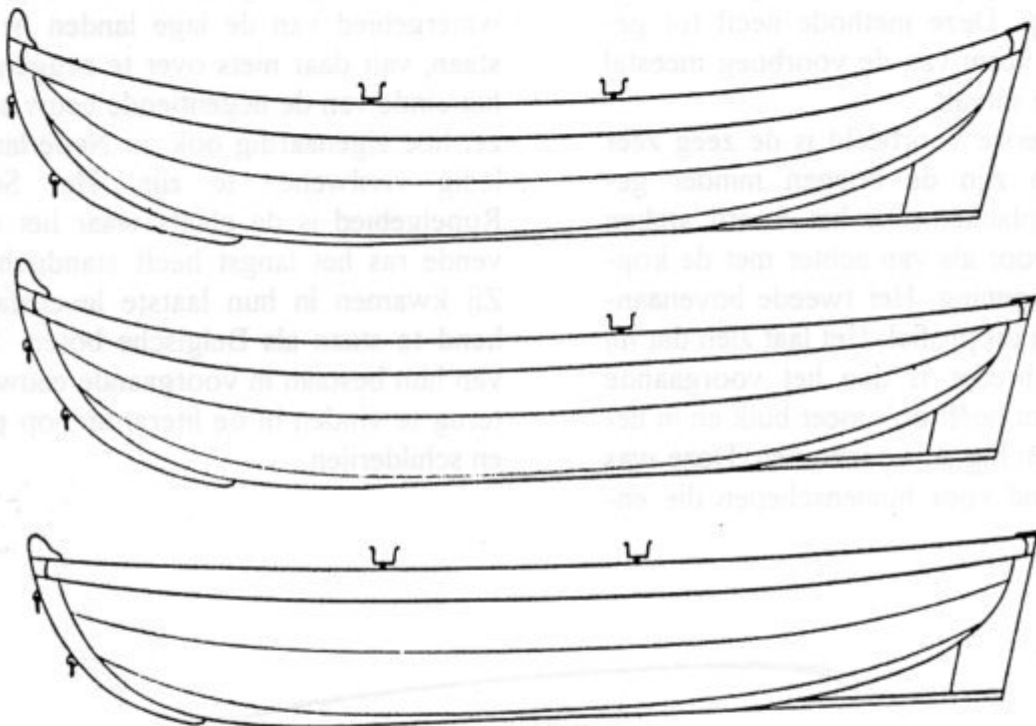
breedte. De hoogte van het boord op dezelfde plaats, werd gevonden door de grootste breedte te delen door een factor 2,5. Deze eenvoudige regels lieten natuurlijk veel vrijheid wat betreft de vorm van de zeeg en de ronding van de boegen en boeghouten. In het algemeen liepen de overhangen van de boegen sierlijk naar boven, wat van achter nog meer werd benadrukt door de langere boeglijn en het smallere achterlijf. Kenmerkend voor de Brabantse boot was verder, de dikke kop, de volle ronde vorm aan de boeghouten, zowel voor als achter, de geprofileerde stevenkop, de brede berghouten en de plechten.



Heel nauwkeurig bekeken waren geen twee exemplaren gelijk. De oorzaak lag voor de hand. Ten eerste was er de ambachtelijke manier van werken. Men bouwde zoals het uitviel. Ten tweede had de botenbouwer rekening te houden met de eisen van de toekomstige eigenaar. Ten derde spraken de overgeleverde gebruiken van het familiebedrijf of van de streek een belangrijk woordje mee. De exemplaren die nu nog bestaan, waarvan enkele aan particulieren behoren en anderen opgenomen zijn in de collectie van diverse scheepvaartmusea,

geven gelegenheid voor een vergelijk. Met zekerheid aan het uiterlijk bepalen waar ze vandaan komen is meestal niet meer mogelijk. Een oude schipper sprak met lof over de bootjes van de gebroeders Pochet van Temse. Zij waren buikig en het berg-hout helde een weinig naar binnen. Een exemplaar uit de verzameling van het scheepvaartmuseum van Baasrode kon hij als zodanig herkennen.

Waarin ze verschilden trachten volgende schetsen van zijprofiel, boven en vooraanzicht aan te tonen.



Het eerste zijprofiel stelt een boot voor met een zwierige zeeg over de hele lengte, wat hem geschikt maakt voor ruw water. De langzame overhangen, die door het sterke oplopen hoog boven water staan, zullen ervoor zorgen dat hij droog blijft. Het onderste boord, het zandboord, ligt voor en achter met de koppen half in de korte sponne van de stevens (sponning schrijven de Nederlanders), en half tegen de boeghouten. Het bovenste boord, het dichteboord, heeft de vorm van een smalle sikkels en reikt niet tot de stevens. Deze

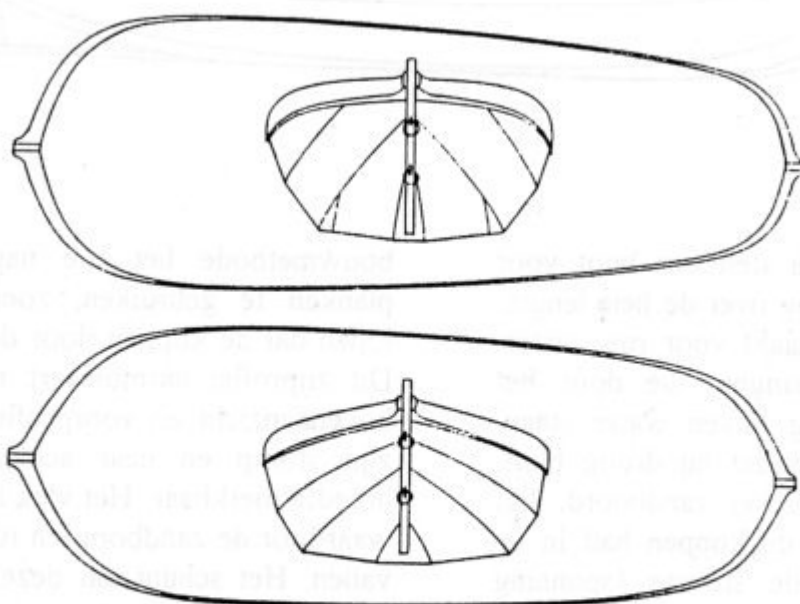
bouwmethode liet toe nagenoeg rechte planken te gebruiken, zonder gevaar te lopen dat de koppen door de draad liepen. Dit zijprofiel harmonieert met het eerste bovenaanzicht en voorprofiel. Kop en gat zijn stomp en naar achter versmalt de breedte merkbaar. Het vlak is niet te breed, waardoor de zandboorden ruim naar buiten vallen. Het schijnt dat deze vorm, en ook de wijze van beplanken in de streek van Boom veel voorkwam.

Op de middelste voorstelling loop alleen de kop omhoog, terwijl het achterste deel van de zeeg gestrekt blijft. Het zal een geschikte volgboot zijn geweest. Achter een zeilend schip is een hoge kop nodig, omdat snelheid en golfslag het boegwater hoog opstuwten. Bovenaanzicht en dwarsdoorsnede variëren tussen de twee extreme voorbeelden die hier zijn voorgesteld. Men ziet deze soort veel op foto's waarop Otters staan afgebeeld. Het gebruik om de planken van het boord, beide met de kop in de sponne van de voorsteven te steken, terwijl van achter de voorgaande besproken methode is toegepast, was heel gebruikelijk in Steendorp. Deze methode heeft tot gevolg dat de vorm van de voorboeg meestal iets scherper uitvalt.

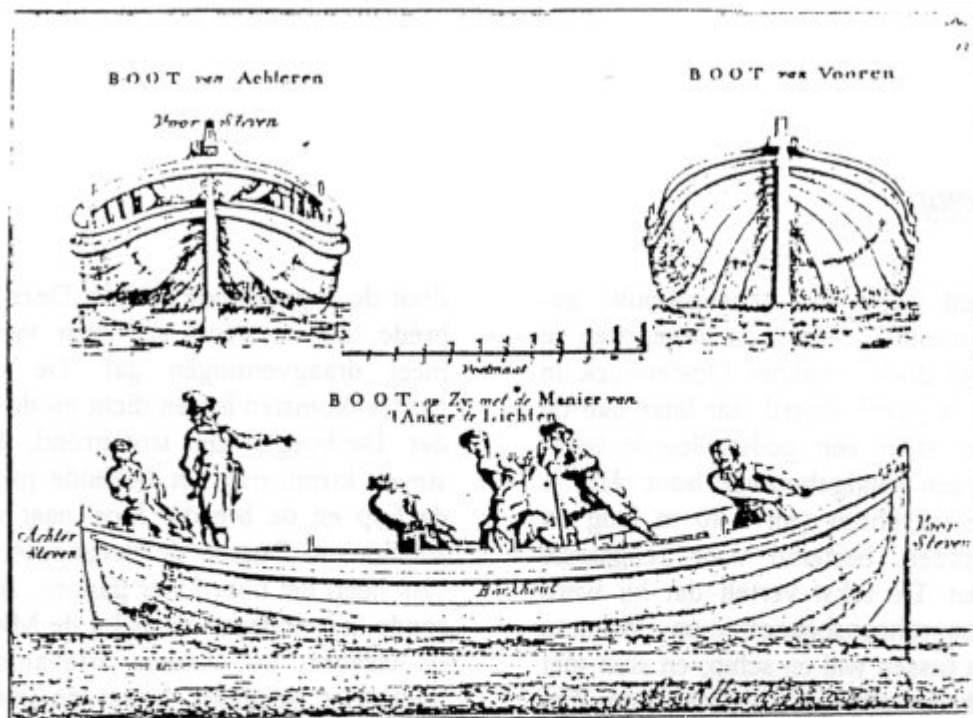
Op het onderste voorbeeld is de zeeg zeer gestrekt, en zijn de boegen minder geveegd. De planken van het boord steken zowel van voor als van achter met de koppen in de sponning. Het tweede bovenaanzicht past bij dit profiel. Het laat zien dat hij van achter breder is dan het voorgaande type. De boot heeft ook meer buik en in het algemeen een logger voorkomen. Deze was meer bestemd voor binnenschepen die en-

kel gebruik maakten van stille waterwegen, zoals kanalen, of als werkboot voor industriële bedrijven langs de waterkant. Al deze variaties zijn vastgesteld bij bestaande exemplaren. De onderlinge vermenging van de aangehaalde kenmerken kunnen in werkelijkheid talrijker zijn geweest.

Verwanten van de Brabantse boot zijn in voorgaande eeuwen ook in Nederland zeer verbreid geweest. Het ligt voor de hand, dat zij toen onder een andere naam hun bestaan hebben geleid. De vraag, waar en wanneer zij zijn ontstaan, is niet te beantwoorden. Behalve de zeer vage aanduiding dat zijn wieg ergens in het uitgestrekte watergebied van de lage landen heeft bestaan, valt daar niets over te zeggen. Rond het einde van de negentiende eeuw schijnen ze, hoe eigenaardig ook, in Nederland volledig verdwenen te zijn. Het Schelde-Rupelgebied is de plaats waar het uitstervende ras het langst heeft standgehouden. Zij kwamen in hun laatste levensfase bekend te staan als Belgische boten. Sporen van hun bestaan in voorgaande eeuwen zijn terug te vinden in de literatuur, op prenten en schilderijen.







in schetsboek van de Nederlandse marine  
 schilder Albertus van Beest, daterend uit  
 het begin van de 19 e eeuw, bevat een  
 merkwaardige verzameling tekeningen van  
 diverse boten, zoals de kunstenaar ze in zijn  
 atelier heeft waargenomen, waaronder een  
 mooie afbeelding van een roeibootje. Het  
 kan een Brabantertje kunnen zijn. De vorm  
 met de boegen, de vallende voorsteyen met  
 typische stevenpunt, de brede berghou-  
 ten, verlengd met zware, naar de stevens  
 smallende boeghouten zijn sprekend.  
 Het boord bestaat uit slechts twee gangen,  
 waarvan de onderste aansluit op de bekken.  
 Het stevenpunt van de bekken is trouwens onder-  
 schied, opzij van de voorsteyen zichtbaar. Hij  
 heeft bijgevolg in het midden een hoekige kim  
 boven gehad. De zware roeiklampen wa-  
 ren op de Brabander zoals hij eruitzag in

het begin van de twintigste eeuw niet ge-  
 bruikelijk, maar zijn wel te zien op afbeel-  
 dingen van sommige Mariekerkse visboten,  
 wat laat veronderstellen, dat hij ze veel  
 vroeger ook gehad kan hebben.

Over het bouwen van dergelijke boten valt  
 heel wat te zeggen. Hun beperkte afmetin-  
 gen maakte het mogelijk in een gesloten  
 ruimte te werken. Alhoewel de manier van  
 bouwen nagenoeg overal gelijk was, had  
 toch elke streek eigen opvattingen over de  
 te gebruiken methoden. Deze konden zelfs  
 verschillen van werkhuis tot werkhuis. Hoe  
 het in Steendorp ging weten we van één  
 van de laatste botenbouwers, Omer de  
 Bruijn, die in de oorlogsjaren als jonge  
 man, samen met zijn vader nog Brabantse  
 boten en jollen heeft gemaakt.

(wordt vervolgd)

# Museum- Nieuws.....

## Samenstelling van het bestuur van onze V.Z.W.(1996)

**Voorzitter** ☎ 052/33.35.38

Dhr. Heuninck Jean, Scheepswerfstraat, 31, 9200 Baasrode-Dendermonde

**Ondervoorzitter** ☎ 052/33.34.26

Dhr. Annemans Jan, Kloosterstraat, 62, 9200 Baasrode-Dendermonde

**Secretaris** ☎ 052/33.41.33

Dhr. Maes Paul, Schuurkouter, 3, 9200 Baasrode-Dendermonde

**2de secretaris** ☎ 052/33.60.49

Dhr. Daelemans Alfons, St Ursmarusstraat, 107, 9200 Baasrode-Dendermonde

**Penningmeester** ☎ 052/33.11.01

Dhr. D'Hollander Pieter, St Ursmarusstraat, 121, 9200 Baasrode-Dendermonde

**P.R.man** ☎ 053/80.64.74

Dhr. Dedroog Jan, Oude Heirbaan, 14, 9420 Erpe

**Materiaalmeester** ☎ 052/33.01.00

Dhr. De Vlieger Hubert, Rosstraat, 206, 9200 Baasrode-Dendermonde

### **Raadgevende leden**

Dhr. Muylaert Vital, Warande, 4, 9220 Moerzeke;

Dhr. Seghers Yves, Valkerijgang, 17, 3000 Leuven;

Dhr. Vermeersch Robert, Rosstraat, 78, 9200 Baasrode-Dendermonde;

Dhr. Willems Ferdy, Broekkantstraat, 37, 9200 Baasrode-Dendermonde;

Aangevuld met de Schepen van Cultuur en de Stadsarchivaris van de stad Dendermonde.

## Verworven stukken in 1995:

- Aankoop van boeken die een welgekomen aanvulling zijn voor onze bibliotheek:

Boote in Venedig

Vlaanderens Tragedie in den Westhoek

Ontstaan en evolutie van het Zwin in België

Bloei en verval van de Zwinstreek

Een trekschuit vol muziek (Oostende 1815)

Met olie op de golven

Kultureel jaarboek Oost-Vlaanderen

Avec P.J. Clays au littoral belge

Tall Ships and the Cutty Sark Races

The Wood & Canvas Canoe

Ugo Pizzarello

G. Vanderwoude

Ing. J. Ameryckx

Jean-Didier Chastelain

John Gheeraert

J. Diepraam e.a.

Alexandre Berqueman

Paul Bishop

Jerry Stelmok

- Plan van houten schip (schenking A. Jacobs)

- Materiaallijst voor het bouwen van een spits (schenking A. Jacobs)

- Koperen siertouwte van de inspet van een sleepspits.

- Koperen sloopshoorn op luchtdruk.

- De overeenkomst is gesloten met het museum " De Zilverreiger" te Weert tot het verwerven van een Brabander en een Scheldejol.

· e r e r e r ·





## Maritieme feesten in Sint Winoksbergen.

St Winoksbergen is een Middeleeuws stadje een tiental kilometer over de Franse grens in Frans-Vlaanderen. Het is gelegen tussen Hondschoten en Duinkerke ( in het Frans BERGUES).

Sint Winoksbergen is een van de oudste steden van de Nederlanden en is, misschien wel gelukkig, door het feit van de aanhechting van de helft van het vroegere Graafschap Vlaanderen bij Frankrijk een dikke 200 jaar geleden een beetje in de "vergeethoek" geraakt. De tijd is er zowat stil blijven staan zodanig dat het stadje grotendeels zijn Middeleeuws en Vlaams karakter bewaard heeft.

De stad is nog geheel intact met een brede stadsgracht en aarden wal, hier en daar onderbroken door een stadspoort met een houten ophaalbrug.

In het centrum getuigen tal van oude huizen en opschriften van het fiere Vlaamse verleden, en speelt de beiaard in het gerestaureerde belfort ( de Steetorre) nog steeds elk kwartier zijn Vlaamse deuntjes.

Sint Winoksbergen ligt aan het einde van een kanaal naar Duinkerke en is verbonden met Veurne door het onbevaarbaar geworden kanaaltje van Sint Winoksbergen naar Veurne.

De stad is druk bezig haar maritieme verleden terug op te vissen en in ere te

herstellen. Zo wordt de middeleeuwse haven middenin de stad volledig gerestaureerd inclusief de waterpoort waarlangs de schepen de stad inkwamen en die, bij onraad, kon afgesloten worden. Eveneens de in baksteenbogen opgetrokken bruggetjes worden gerestaureerd.

Om het geheel aan de wereld voor te stellen en ook een beetje om geld in het bakje te krijgen organiseert de stad einde juni 1996 haar "Maritieme Feesten".

Er worden een aantal antieke binnenschepen verwacht zoals sleepspitsen, houten walen of "Bélandres" (uit het Nederlands bijlander). Rond de haven worden markten, talrijke feestelijkheden en tentoonstellingen georganiseerd.

Vanuit Duinkerke zullen toeristische boottochten ingelegd worden naar Sint-Winoksbergen.

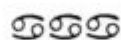
De stad en zijn omgeving zijn een aanrader om eens een dagje uit te nemen en in plaats van steeds naar de kust te rijden kan men beter eventjes over "de Schreve" gaan en er het prachtige landschap bewonderen.

Inlichtingen : **Musee Portuaire in Duinkerke**

**Tel.: 003328633339**

Veel Plezier

**Jan Annemans**

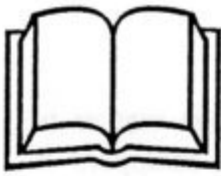


### Wist U dat ...

**Het** was op Donderdag 16 november 1978 dat de "nieuwe" Dender en de sluis te Appels voor het eerst gebruikt werden. Voor de meeste schippers was dit een tijdswinst van minstens een halve dag, soms wel een ganse dag. Vroeger moest men immers dwars door de stad Dendermonde varen, voorbij drie bruggen, een sas en een stuw. Men moest daarbij ook nog rekening houden met de getijden op de Schelde.

Volgens onze archieven zou het schipper Ceulemans uit Merkssem geweest zijn die als eerste, met zijn schip "De Leo", door de nieuwe Dender is gevaren... de Jan





# Agenda

7 en 8 april : Opening van het museum, aanvang van het seizoen

mei : Blankenbergse Scuttefeesten rond "De Scutte", de Blankenbergse schuit die er gebouwd wordt.

24-27 mei : Bristol (Engeland) : " Festival of the Sea" , samenkomst van alle mogelijke nog varende schepen Info.: ☎ 00441179721996

Juni : Boom : tewaterlating van de 17 meter lange houten schoener "De Rupel"  
Gebouwd met een VDAB project met de hulp van Eduard Vennekens van de gelijknamige jachtwerf.

22 juni : Wedstrijd voor platbodems: Paal - Terneuzen - Paal.

Eind juni : Sint- Winoksbergen: in de Middeleeuwse versterkte stad in Frans - Vlaanderen, feestelijkheden in de gerestaureerde binnenhaven.

13-20 juli : Brest Douarnenez Dubbelfestival voor grote en kleine zeilschepen.

3,4 en 5 oogst : Mosseltocht. Driedaagse tocht voor traditionele schepen naar Antwerpen en terug. Scheldefeesten in Doel . .

## Museum-

## Winkel

In het museum is het een en ander te koop:

- |   |          |
|---|----------|
| 1) Nog een veertigtal boekjes van "De laatste scheepswerf van Baasrode"<br>geschreven door onze vriend Yves Seghers | 130 fr.  |
| 2) Nog 15 exemplaren van het fotoboek " Oud Baasrode"   | 500 fr.  |
| 3) De Wielewaal - brochure "De Schelde" door Van Gucht Gustaaf  | 100 fr.  |
| 4) Maurice Kaak heeft twee scheepsplans getekend die, op aanvraag, in het museum te verkrijgen zijn.                |          |
| a) het plan van de visbrabander schaal 1/10   | 600 fr.  |
| b) een driedelig plan van een Antwerpse knots   | 1.500 fr |

Een toemaatje voor de leden!!! A.M.I.N.A.L heeft een zeer lovenswaardige brochure uitgegeven over de Schelde. Elk lid kan in het museum een gratis exemplaar komen afhalen.



## Schipper Jan-Hendrik vertelt...

In de meidagen van 1940 lagen we in Eisden, in de kleine kom, aan de brug over de Zuidwillemsvaart. In die dagen was het normaal dat we twee of drie weken moesten wachten voor een reisje kolen naar Luik of de Kempen. We gingen dan altijd in de kleine kom liggen omdat we dan dichtbij het winkelcentrum van de Pauwengraaf lagen. Op die morgen van de 10 de mei werd ik om halfzes wakker van een geweldig geronk bovendeks. Het was net alsof er een zware motorspits lanszij gekomen was. Eenmaal uit het achteronder zag ik de buurman al buiten staan kijken naar de lucht.

- "Dat ziet er niet pluis uit" zei hij.

Toen bemerkte ik misschien wel honderd vliegtuigen boven ons hoofd. In formatie vlogen ze richting west.

Ondertussen waren alle schippers buiten gekomen. Er lagen zeker een twintigtal schepen bijeen. Iedereen begon zich angstig af te vragen of dit nu toch het zo gevreesde moment was waarop de oorlog zou uitbreken. Er werden allerlei veronderstellingen gemaakt maar niemand durfde voor definitief aannemen dat de strijd was losgebarsten.

Weldra werden we echter met de realiteit geconfronteerd. Er kwam een vliegtuig zeer laag over het kanaal gevlogen. Het was zo laag dat we de piloot in de cockpit konden zien zitten. Hij vloog heel rustig in de richting van de Charbonnage en maakte toen een sierlijke bocht naar links en kwam terug in onze richting. Plots viel er iets uit het vliegtuig, net grote paaseieren. Onmiddellijk daarop volgden vijf oorverdovende knallen. We doken allemaal plat op onze buik en keken vol schrik toe hoe het vliegtuig terug verdween van waar het gekomen was. In de richting van de cité, op een afstand van ongeveer een kilometer, zag ik een grote rookwolk opstijgen. Iedereen was nu aan dek gekomen ook de vrouwen en kinderen. Sommigen huilden van schrik. De mannen

keken naar mekaar en begrepen wat er te gebeuren stond. Een van de schippers is toen op zijn fiets gesprongen en is naar de plaats van het onheil gereden. Bij zijn terugkeer vertelde hij dat de bommen een huis op de Paul Nicoulaan totaal hadden vernield en dat er waarschijnlijk één dode was en verschillende zwaar gekwetsten. Later vernamen we dat in dat huis de commandant van de grenswacht zijn hoofdkwartier had. De Duitsers wisten dus heel goed waar ze moesten bombarderen.

Mijn vrouw, die zich de oorlog van 14-18 nog goed herinnerde, begon onmiddellijk enkele koffers te pakken met wat kleren en een grote zak met eetwaren voor het geval dat we op de vlucht moesten gaan. Ook de andere schippers waren pas met inpakken begonnen toen een Belgische luitenant van de genie ons kwam zeggen dat we binnen het half uur het schip moeten verlaten. Ze hadden bevel gekregen om alle schepen in de grond te boren. Er ontstond grote verwarring.

- "Dat kon toch niet zijn, zomaar alle schepen doen ontploffen!"

We kwamen met enkele schippers bijeen om te overleggen en er werd aan de officier voorgesteld dat we enkele kiezelpontons, die iets verder langs de dijk lagen, buitenop naast de schepen zouden trekken. Als die bakken in de grond zaten was toch de hele kom geblokkeerd. De officier begreep onze bezorgdheid om ons schip te redden en kon weldra overhaald worden om ons voorstel te aanvaarden. Zoals gezegd gebeurde.

Ondertussen was het reeds zeven uur geworden en daar was de officier terug om ons te zeggen dat de Duitsers op twee kilometer aan de andere kant van het kanaal waren genaderd en dat hij de brug over het kanaal ook moest laten springen. We moesten zo vlug mogelijk aan de wal. In de oude kiezelgroeven, een tweehonderd meter verder, achter de "Ateliers St Barbe", moeten we dekking zoeken. Met knikkende knieën verlieten we ons schip.

We lieten alle deuren en vensters open om zo weinig mogelijk schade te ondervinden van de schokgolf.

We waren ongeveer met zo een veertig, mannen, vrouwen en kinderen die gingen schuilen in een van de diepe kuilen waar men vroeger kiezel had ontgonnen. Het moet ongeveer half acht geweest zijn als we de eerste ontploffingen hoorden. Dit moesten de kiezelbakken geweest zijn die ze de grond inboorden. Toch vroegen we ons angstig af of het niet onze eigen schepen waren die ze de dieperik instuurden.

Om acht uur hoorden we een enorme knal. De grond daverde. Ik kroop heel voorzichtig naar omhoog tot de rand van de kuil. Een geweldige rookwolk steeg op vanuit de richting van de brug van Eisden. We waren nauwelijks gekomen van de eerste of daar volgde al een tweede knal nu vanuit de richting van de Vluchterbrug. We wisten dat beide bruggen nu kapot waren. We dachten dat de ontploffingen waren opgehouden. We kropen recht, verzamelden onze spullen en stapten terug naar onze schepen. Na slechts vijftig meter hoorden we een machinegeweer ratelen. De kogels vlogen ons om de oren. Iedereen vluchtte opnieuw naar een van die vele kiezelputten om dekking te zoeken.

Wat moest er nu gebeuren? Alhoewel mijn vrouw protesteerde ging ik, samen met een buurman, toch een kijkje nemen in de richting van de vaart. We kropen van de ene kiezelput naar de andere tot we op ongeveer honderd meter van de dijk kwamen. Toen we ons hoofd boven de rand van de groeve staken zagen we aan de andere oever van het kanaal soldaten in een grau uniform rondlopen. We wisten direkt dat het Pruisen waren want we kenden de vorm van de Duitse helmen maar al te goed van tijdens onze reizen naar de Ruhr. We keerden direkt op onze stappen terug.

Daar vonden we een Belgische korporaal die bevel had gekregen ons allen in veiligheid te brengen in de bossen achter de Pauwengraaf. Van teruggaan naar ons schip was geen sprake meer.

-“Er wordt al hevig gevochten aan de kanaaloever” zegde de korporaal..

Later werden we nog verder achter de gevechtslinies gebracht naar het station van Eisden-Mijnen waar nog meer vluchtelingen zich verzamelden. Van een officier vernamen we dat een trein geladen met munitie, ter bevoorrading van de grenswachters aan de Zuid-Willemsvaart, ons, na zijn lading te hebben gelost, op zijn terugweg achter de verdedigingslinie van het Albertkanaal zou brengen. Daar zouden we veilig zitten. Daar zouden de Duitsers toch nooit kunnen passeren.

Toen we ongeveer een uur gewacht hadden vernamen we dat die trein gebombardeerd was en we op eigen krachten moesten vluchten. Na enig overleg zijn we dan te voet op stap gegaan langsheen de spoorweg richting As. Zo liep de karavaan op en langs de spoorlijn, een lange sliert angstige mensen. Sommigen huilden, anderen prevelden weesgegrootjes, kleine kinderen weenden op de arm van vader of moeder, mannen keken voortdurend naar de lucht speurend naar vliegtuigen. Soms kwam een kleine formatie stuka's overgevlogen waardoor we allen angstig de bossen langsheen de spoorlijn invluchtten.

De afstand van Eisden naar As is hooguit tien kilometer. Maar langs die hobbelige spoorlijn vorderde onze karavaan slechts langzaam. Tegen de middag bereikten we As. Hier groeide onze vluchtelingengroep nog met enkele honderden andere ongelukkigen aan. Van enkele vriendelijke bewoners kregen we een tas soep die ons moraal een beetje opkrikte. Die kreeg echter weer een deuk toen een officier ons kwam vertellen dat we op eigen kracht tot achter het Albertkanaal moesten geraken.

Aldus verging het ons op deze ongelukkige dag. We waren zo druk bezig met onze veiligheid dat we bijna ons schip vergaten. Veel hoop om onze schuit nog ooit terug te zien hadden we niet daar ze midden in de gevechtlinie lag en waarschijnlijk reeds door de vijand in de grond was geschoten. Later, na onze terugkeer zouden we weten dat alles heel anders was verlopen.

Wordt vervolgd....

# De industriële archeologie en het scheepvaartmuseum in de Dendermondse Gemeenteraad.

door Ferdy Willems

*In de Dendermondse Gemeenteraad van Dinsdag 17 februari 1996 werd de volgende tekst- hier lichtjes ingekort en aangepast- eenparig goedgekeurd. We berichten hierover vrij uitgebreid, vermits dit ons museum zeer direct aanbelangt en ook voor ons werk echt hoopgevend is*

In elke Vlaamse gemeente worden sporen teruggevonden van ambachtelijke, industriële of technologische ontwikkelingen uit het verleden. Deze vormen een schatkamer van vroegere economische creativiteit en vernuft. Het zijn getuigen van de wortels van onze hedendaagse maatschappij, van de wijze waarop onze rechtstreekse voorouders met zwoegen en zweten onze welvaart en ons welzijn gegrondvest hebben. Op basis ervan kan de eigen identiteit van een gemeente of een regio geprofileerd worden. Het industrieel erfgoed kan bijdragen tot sociale en economische creativiteit en het industrieel toerisme. Regelmatig worden belangrijke elementen uit dit erfgoed vernietigd.

Op basis van al deze gegevens besloot de Gemeenteraad van Dendermonde op 27 februari 1996 een principiële beslissing goed te keuren met onder meer de volgende bepalingen.

-De ambtenaren verantwoordelijk voor stedenbouw, architectuur, cultuur en toerisme worden de mogelijkheden geboden zich terdege te informeren.

-De stad zal morele, doch desnoods ook praktische, administratieve en financiële steun verlenen aan initiatiefnemers die zich in de stad inzetten voor de studie en het behoud van het industrieel erfgoed, en deze bij staan in hun zoeken naar middelen en mogelijkheden om hun projecten tot een goed einde te brengen.

-Er zal ook medewerking verleend worden aan de onderzoeksprojecten van individuele onderzoekers, onderwijsinstellingen of andere, die een studie maken van het industrieel verleden.

-Tegelijk wil Dendermonde zijn medewerking verlenen aan de inventarisatiecampagnes van het industrieel erfgoed.

-“Last but not least” wil de stedelijke overheid eigenaars, projectontwikkelaars en promotoren in de streek wijzen op de waarde en de mogelijkheden van herbestemming van oude industriële panden voor nieuwe functies.

Door de Gemeenteraad werd bovendien een nota goedgekeurd, waarin stadsconcernator-archivaris Aimé Stroobants de situatie en de vooruitzichten uiteenzet van de industriële archeologie in onze regio.

In zijn inleiding schetst de archivaris de groei van deze “nieuwe” wetenschap die ontstond in de vijftiger jaren in Engeland. Men werd zich plots bewust van het snelle verdwijnen van de relictten die aan de basis lagen van de moderne maatschappij.

Paradoxaal genoeg zou België, het tweede geïndustrialiseerde land ter wereld, bij de laatste zijn om de monumenten van bedrijf en techniek voor studie en conservatie te aanvaarden. Pas einde 1971 kwam het onderwerp in Vlaanderen voor het eerst ter sprake door toedoen van wijlen prof. Jan Dhondt (RUG). Het grote publiek kwam pas voor het eerst met het onderwerp in contact via een belangrijke tentoonstelling te Brussel in 1975. Sedert 1976 kan de industrieel- archeologische waarde van een gebouw of site ook bijdragen tot de wettelijke bescherming als monument of landschap. In 1978 werd in de schoot van de Rijksdienst voor Monumenten- en Landschapszorg ook een bureau voor industriële archeologie opgericht. In datzelfde jaar kwam ook de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie tot stand.

Ook de kleine stad Dendermonde heeft een belangrijke rol gespeeld als industrieel centrum van meer dan lokaal belang. Zo waren hier sedert het einde van de 18 de eeuw schorsmolens, moutmolens, papiermolens, textielbedrijven, olieslagerijen, touwslagerijen, ledernijverheid,



brouwerijen, drukkerijen, enz.... Reeds in 1837 sloot Dendermonde aan op het nationale spoorwegnet en vanaf 1843 werd de Dendermondse zeehaven in gebruik genomen. Voor ons als Scheepvaartmuseum is vooral de metaalsector van belang. Metaalsector die pas rond het midden van de 19 de eeuw ging industrialiseren en vanaf de 2 de helft van de 19 de eeuw een zeker faam zou verwerven door de metaalconstructiebedrijven te Dendermonde en Baasrode. Baasrode beschikte sedert enkele eeuwen over een zekere faam als scheepsbouwcentrum. In de loop van de 19 de eeuw zorgde een steeds verder doorgedreven industrialisatie ervoor dat dit belang steeds verder toenam. Men bouwde toen zowel zeeschepen als binnenschepen en vissersvaartuigen. Vooral op dit laatste vlak speelde Baasrode jarenlang een wezenlijke rol. De industrialisatie had hier zoals elders ook een grote invloed op de toename van de verstedelijking en de oprichting van arbeiderswoningen op binnenkoeren of grote hovingen van bestaande woningen of in de vorm van echte arbeiderswijken of beluiken. Deze bevonden zich vaak in de onmiddellijke omgeving van de fabriek en waren eigendom van fabrikanten of speculanten, die nog niet de zin inzagen van enig comfort en hygiëne voor de arbeidende klasse. In schril contrast met deze "sociale" huisvesting rezen dan elders de weelderige herenwoningen op van deze succesvolle werkgevers of huiseigenaars.

Die industriële archeologie werd ook te Dendermonde een studieobject.

In de schoot van de Oudheidkundige Kring van het Land van Dendermonde werd op 16 december 1978 een Werkgroep voor Archeologie en Monumentenzorg opgericht. Eén van de doelstellingen van deze werkgroep was ondermeer het bevorderen van de industriële archeologie in al haar aspecten. Zo was er in februari 1981 reeds een voordracht van Adriaan Linters, voorzitter van het V.V.I.A. (Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie)

In 1982 verscheen in het jaarboek van de Oudheidkundige Kring de "Industrieel-archeologische kroniek Dendermonde 1979-1980" van de hand van A. Stroobants en ridder E. Schellekens.

A.P. De Jong realiseerde in 1980 aan de RUG een bijzonder interessante licentieverhandeling over "De industriële ontwikkeling van het arrondissement Dendermonde van 1764 tot 1880"(428+49p).

In 1988 publiceerde de Oudheidkundige Kring een aanvullende studie van E. Schellekens, met zijn "Bijdrage tot de industriële geschiedenis van Dendermonde 1880-1975 (192p).

Stapsgewijs realiseerde men en Stedelijk Museum van Volkskunde, terwijl Dendermonde ook regelmatig deelnam aan de Open Monumentendag Vlaanderen.

Sedert 1980 heeft Baasrode zijn Scheepvaartmuseum dat, na de recente bescherming tot monument en de verwerving van de laatste scheepswerf door de provincie Oost-Vlaanderen, kan uitgroeien tot een levend en gespecialiseerd centrum voor industriële archeologie. Over de geschiedenis van de scheepsbouwnijverheid te Baasrode schreef Yves Segers in 1993 de licentieverhandeling "150 jaar scheepsbouwnijverheid in Baasrode. De werven van Praet en Van Damme van het eind van de 18 de eeuw tot 1914"(RUG), eind 1995 bekroond met de tweejaarlijkse VIAT-VDK prijs Industriële Archeologie in Vlaanderen. In 1994 publiceerde het provinciebestuur in zijn reeks kleine cultuurgidsen van dezelfde auteur "De laatste scheepswerf van Baasrode". Het Dendermondse stadsarchief publiceerde van de hand van Y. Segers in 1995 ook de "Inventaris van het archief van de scheepswerf Van Damme (1826-1954) en van de familie Van Damme (1767-1972)" (73 blz.). Het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen wil dit museum nu verder uitbouwen tot een toeristische trekpleister voor de hele regio. Ook voor het Dendermonde stadsbestuur is hier een taak weggelegd.

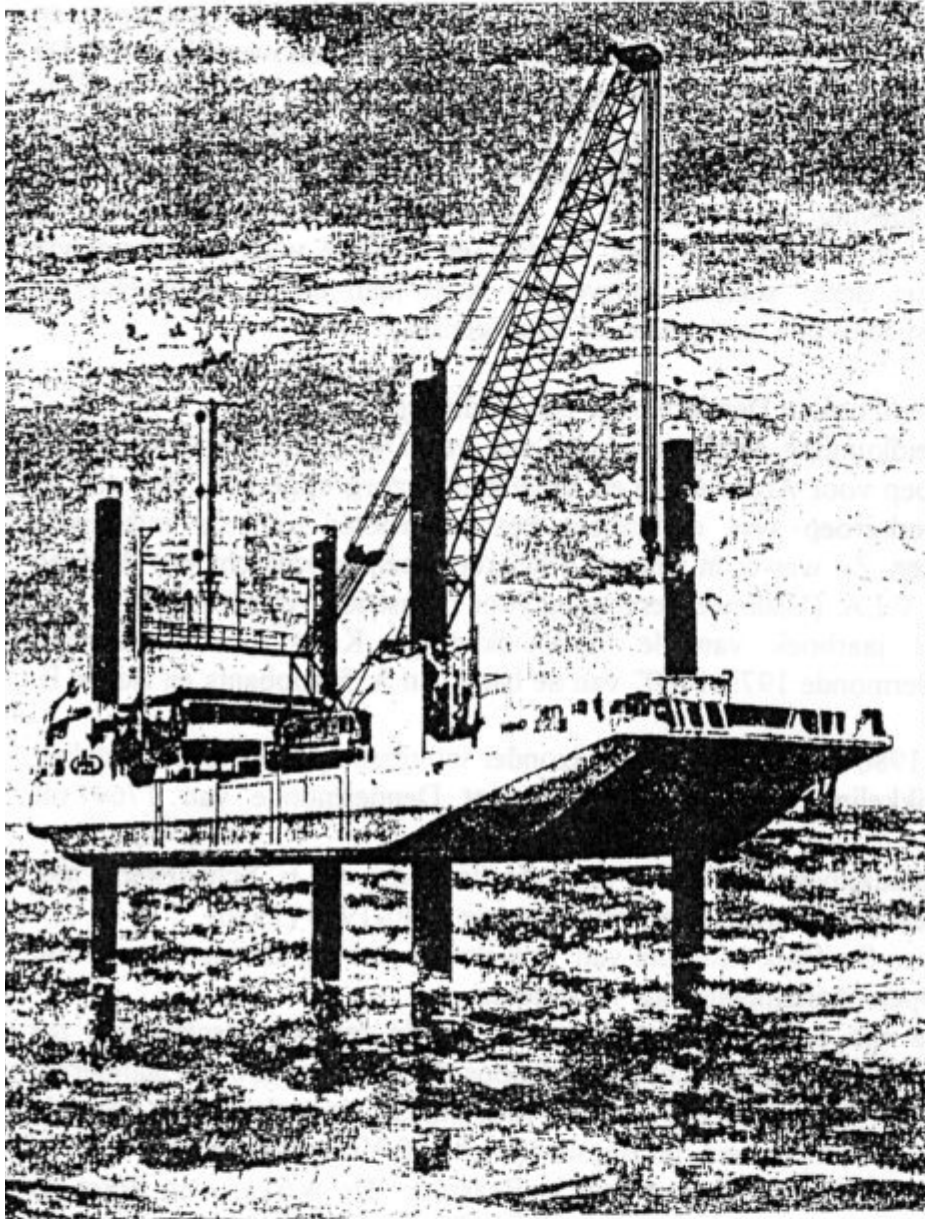
Op 24 april 1995 werd het Memorandum van de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie vzw aan het schepencollege medegedeeld in briefvorm. Op 27 november 1995 diende schepen F. Willems dit memorandum opnieuw in, met de vraag dit voor te leggen aan de gemeenteraad. Het schepencollege ging hiermee akkoord, waarmee de Gemeenteraad de ingediende teksten dus goedkeurde op 27 februari 1996.



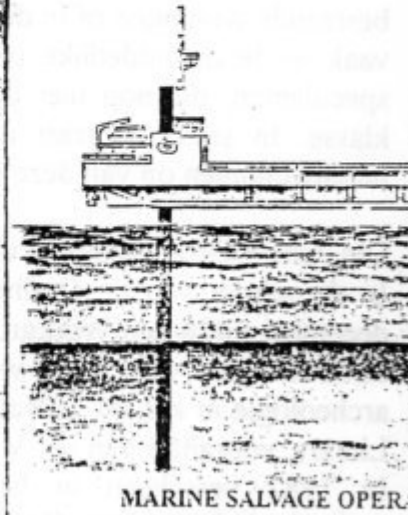
# Firma "De Brandt N.V." in volle expansie

Op 22 maart 1996 werd het zelfvarende hefplatform "WIND" gedoopt aan de kade van de firma De Brandt N.V. te Baasrode. Meter is Mevrouw Nicole De Brandt-Rubbens en de peter Secretaris- Generaal F. Desmyter. Dit vaartuig is uniek in gans Europa.

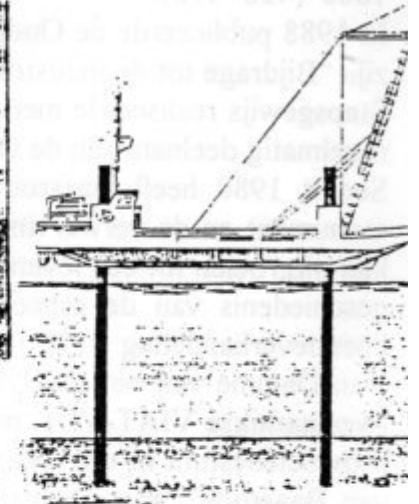
Een blik naar de toekomst kan nooit kwaad, ook niet voor een museum. Wij wensen de "WIND" dan ook volle zeilen op een voorspoedige vaart naar de toekomst.



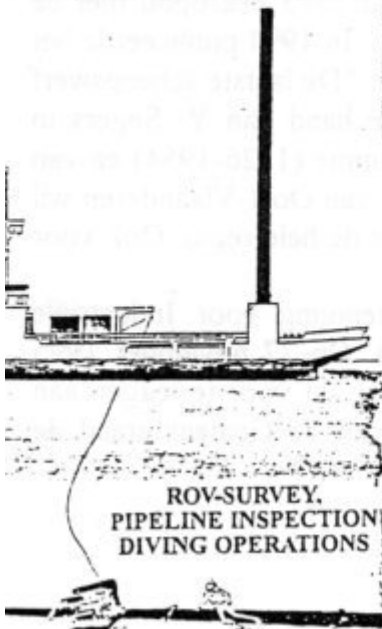
GEOTECHNICAL &  
GEOLOGICAL SITE INVESTIGATION  
SEABED COMPACTION  
DRILLING & BLASTING  
UNDERWATER INJECTION



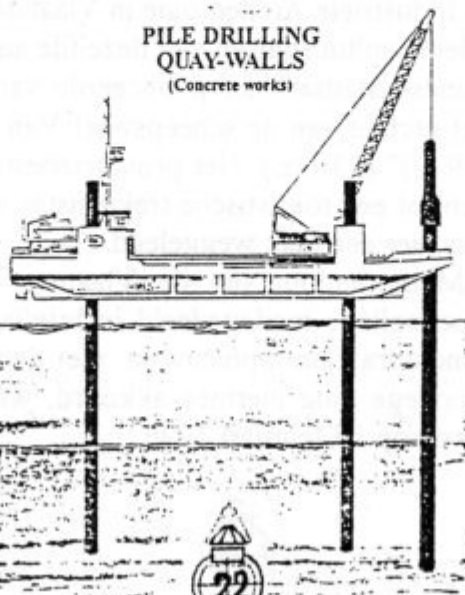
MARINE SALVAGE OPERATIONS



DREDGING AND



ROV-SURVEY,  
PIPELINE INSPECTION  
DIVING OPERATIONS



PILE DRILLING  
QUAY-WALLS  
(Concrete works)

**ical specifications**

|                            |   |   |
|----------------------------|---|---|
| length                     | : | 55.00 metres  |
| width                      | : | 18 metres   |
| depth                      | : | 4.00 metres   |
| rig (spud) length          | : | 45.00 metres  |
| available working platform | : | ± 580 m <sup>2</sup>  |
| displacement               | : | draft 2.40 metres : 1895 Tonnes   |
|                            | : | draft 3.00 metres : 2453 Tonnes   |
| allowable load             | : | floating : 530 Tonnes   |
|                            | : | - draft 2.40 metres : 450 Tonnes  |
|                            | : | - draft 3.00 metres : 1000 Tonnes   |
| total admissible load      | : | 1900 Tonnes   |
| lifting capacity (PS & SB) | : | 150 Tonnes at 7 metres  |
| lifting capacity bow       | : | 470 Tonnes  |
| propulsion                 | : | 2 X Detroit Diesel Engines (Type 16 V92 TA DDEC)<br>865 BHP at 1800 r/min each  |
| generators                 | : | 2 X Detroit Diesel generators (Type 6 V 92 TA)<br>200 kW (250 KVA) each<br>1 X Detroit Diesel generator (Type 4.71 N) of 60 kW (75 KVA) |
| rudder-propellers          | : | 2 X Schottel (Type SRP 330)   |
| bow thrusters              | : | 2 X Schottel Pump-Jets (Type SPJ 57 T)<br>2 X Detroit Diesel Engines (Type 6.71 T)<br>each : 310 BHP at 1750 r/min.                     |

**Activities "Wind"**

- Geotechnical and geological site investigation
- Pile drilling
- Cofferdam constructions
- Anchor drilling (placement)
- Rock placement
- Placement of mattresses
- ROV-surveys
- Pipeline inspections
- Diving operations
- Marine salvage operations
- Renovation activities
- Dredging



Sint-Ursmusstraat 23  
9200 Dendermonde (Baasrode)

**Classification**

Belgium Register of Shipping:  
notation: +OU100A1 (Mobile Offshore Unit suitable for operating at sea)  
+LMC, DP(CM)(AA)

Classification (Belgian Maritime Authorities)  
class

**Communication and Navigation Equipment**

|                                    |   |  |
|------------------------------------|---|--|
| Automatic Positioning System       | : | Simrad ADP 701                           |
| Acoustic Positioning System        | : | Nautronic ATS (S04)                      |
| DGPS (dual redundancy)             | : | 2 Trimble 4000 DS, 1 Racal Decca         |
|                                    | : | Multi ref. signals via Inmarsat possible |
| Electronic Chart System            | : | Viking                                   |
| Auto compass                       | : | Anschutz                                 |
| Radar                              | : | Bridgmaster Racal Decca (2 scanners)     |
| Vertical axis speed-end dockinglog | : | SAL 860                                  |
| Log-sounder                        | : | Skipper GDS101                           |

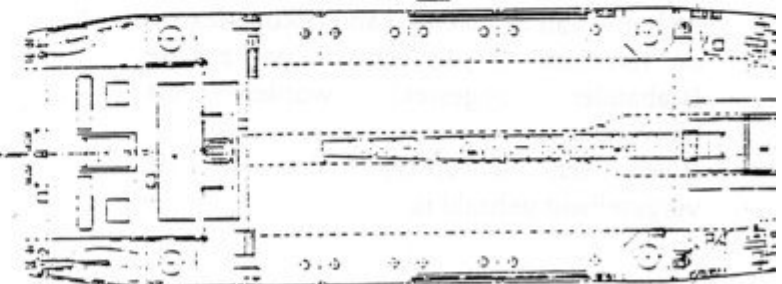
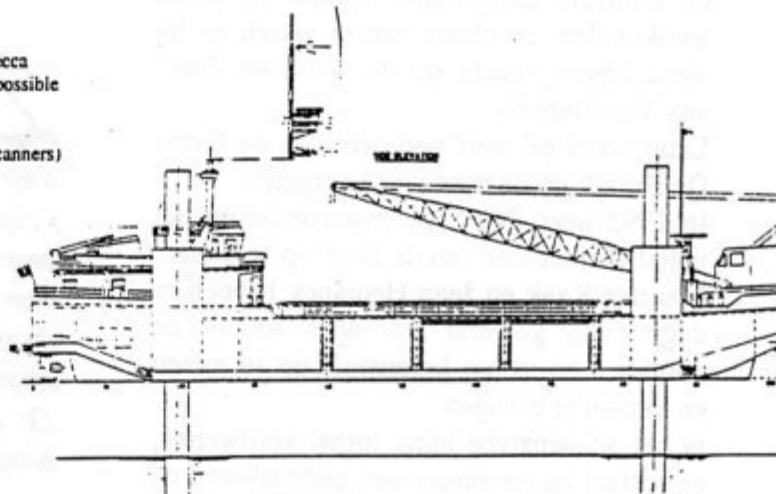
**Communication Equipment (classification A3)**

INMARSAT (A3)  
Inmarsat A  
Inmarsat C

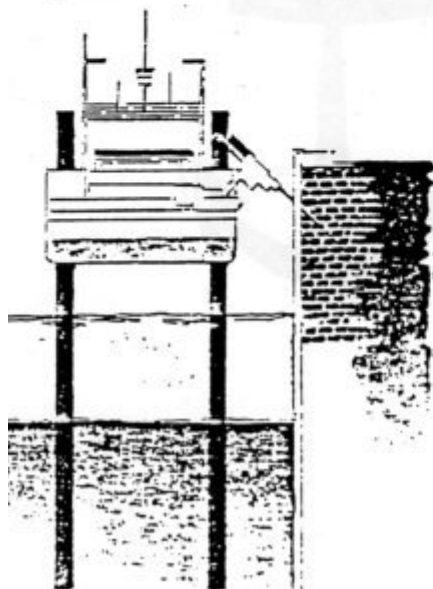
**Accommodation (fully air-conditioned):**

Single cabins, 6 double cabins  
Extra accommodation possible - Porto cabins on deck

- |                             |                |
|-----------------------------|----------------|
| • laboratory                | laundry        |
| stores for diving equipment | provision room |
| meeting room                | kitchen        |
| workshop                    | dinning room   |



**ANCHOR DRILLING  
RENOVATION ACTIVITIES**





## Vissersboot krijgt ereplaats bij firma De Brandt.

In een van de loodsen van de Firma De Brandt Waterwerken te Baasrode ligt al 50 jaar een "Visserman-Brabander" onder het stof.

De boot is een typische Brabander met een bun zoals hij vóór de eerste wereldoorlog op de Schelde gebruikt werd in Baasrode en Mariekerke.

Maurice Segers heeft er de naam "Mariekerkse jol" opgeplakt, meer met de naam "Mariekerkse" de thuishaven bedoelend.

De boot werd in de 2de wereldoorlog door de Duitsers aangeslagen omdat zij kolen smokkelden in plaats van te vissen en hij werd bovengehaald op de "Nieuwe Zaat" van Van Damme.

Later werd de werf verkocht aan de Firma De Brandt en de boot werd vergeten.

In 1992 heeft het Scheepvaartmuseum het initiatief genomen om de boot op te meten. Maurice Kaak en Jean Heuninck hebben er dagen aan gewerkt om alles tot in de puntjes ( en in het kolenstof) op te meten en in plan te brengen.

Is het sloopstypetype bijna totaal verdwenen, er bestaat nu tenminste een gedetailleerd en exact plan van de vroegere scheldevisser. De boot heeft een lengte van 6,30 meter en is volledig intact met zijn vooronder, zijn bun en zijn dekken. Wel zijn de gaatjes van de bun opgestopt met houten tapjes om meer "smokkelwaar" te kunnen laden. Op zo een manier kan een Brabander van die lengte wel tot 8 ton lading innemen.

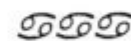
De Firma De Brandt is nog steeds in expansie en eerstdaags wordt begonnen aan de bouw van een nieuw kantoorcomplex op de terreinen. In de centrale hal zal de Brabander opgesteld worden als blikvanger.

Weer een sloopstypetype dat uit de vergetelheid gehaald is.

## Wist U dat...

***J** 1785 kreeg een zekere Joseph Bramah (1748-1814) een patent op wat we de "eerste sloopsschroef" kunnen noemen. Het was een rad met schuin zijvlakken, aangebracht op een spil aan de achterstevan van het sloop.*

*Teek niet vergeten dat Leonardo da Vinci in de 15de eeuw reeds de schroef beschreef als middel tot voortstuwing... de Jan*



***D**e naam "klipper" ontstond toen men in de 19de eeuw steeds maar snellere schepen ging bouwen. Elk sloop dat de tijd van een reis verkortte of besnooid (Engels to clip) kreeg die naam. Later kwam die naam speciaal van toepassing op die ongewoon lange schepen (verhouding 5 op 1) met een sloop vallende voorstevan en een ver overhangende achterstevan.*

*De beroemdste Engelse klipper aller tijden is natuurlijk de "Cutty Sark". de Jan*





# Boven Water Bened Mijker

Semestriël tijdschrift - 1e Jaargang / Nr. 1

## Colofon

Redaktie : Jan Annemans, Fons Daelemans,  
Jan De Droog, Anita Van Cutsem.

Verantwoordelijke uitgever :

**VZW Scheepvaartmuseum Baasrode**

Redaktieadres :  
St Ursmarusstraat 107  
9200 Baasrode

Tel/Fax.: 052/33.60.49



Scheepvaartmuseum

VZW  
St. Ursmarusstraat 137  
9200 BAASRODE