



Boven Water Bened Maken

Semestriëel tijdschrift - 1e Jaargang / 1

1996

Colofon

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

Verantwoordelijke uitgever :

VZW Scheepvaartmuseum Baasrode

Redactieadres :
St Ursmarusstraat 107
9200 Baasrode

Tel/Fax.: 052/33.60.49



Scheepvaartmuseum

VZW
St. Ursmarusstraat 137
9200 BAASRODE

Editoriaal

Een museum is geen dode bedoening, en allerminst het Scheepvaartmuseum. Als wij de activiteiten op een rijtje zetten die afgelopen seizoen afgehandeld zijn, is dit niet niks.

Een aantal mensen zijn begonnen met de voorraad scheepsplans te kuisen, te classeren volgens scheepstype, bouwmetaal, werf, afmetingen, opdrachtgever en datum. Al deze gegevens worden op een magneetdrager geplaatst. Momenteel zijn er ongeveer een duizendtal plans afgewerkt.

Een ander team is bezig met het ganse patrimonium onder handen te nemen; houten voorwerpen krijgen een behandeling tegen houtworm en rotten, metalen voorwerpen worden opgekuist met staalwol en krijgen een laag bijenwas. Elk stuk wordt genummerd en wordt eveneens ingevoerd in de computer.

Niet alleen aan ons patrimonium wordt er gewerkt, ook de plannen voor de uitbouw van het museum beginnen vaste vorm te krijgen. Samen met Koen Grillaert uit Gent wordt een grandioos toeristisch project uitgewerkt.

Koen is druk doende met het inrichten van twee passagiersschepen voor een lijn tussen Gent (Graslei) en Baasrode. Bij aankomst zullen de passagiers de mogelijkheid hebben een fiets te huren om Vlassenbroek en omgeving te verkennen of eventueel per fiets terug naar Gent te rijden.

Ook wordt er een horecazaak voorzien (restaurant, cafetaria met uitzicht op de Schelde) en daaronder de fietsopslagplaats en berging voor kano's.

Dit jaar beleefden wij ook de geboorte van ons tijdschrift "BOVEN WATER", mede tot stand gekomen door onze adverteerders waarvoor we deze van harte danken. Hopelijk kunnen wij voor de tweede jaargang rekenen op hun steun zodat wij dit initiatief kunnen verderzetten.

Dit jaar is het aantal bezoekers aan het museum gestegen dankzij het rivier-toerisme. Dikwijls kunnen wij mensen persoonlijk helpen met het terugvinden van lang verloren gewaande archiefstukken zoals scheepsplans en foto's.

Het gebeurde dat een Waalse familie op zoek was naar hun "steilsteven" die zij deze zomer gekocht hadden van een parlevinker. Bij ons konden ze zowel de uitgebreide plans als het volledige bestek van de bouw en het interieur vinden. Groot enthousiasme aan beide kanten. Wij besparen ons de moeite niet om de nodige afdrucken te maken om die mensen te helpen met het weer origineel maken van het sloopje. Dat is pas museumwerk !

Beste mensen, handen en tijd komen wij tekort om al het museumwerk uit te voeren. Mogen wij U allen oproepen om een steentje bij te dragen tot het steeds groeiende en levende museum. Alles gebeurt in een gezellige kameraadschappelijke atmosfeer waarbij het sociale contact en de studie van scheepvaart en Schelde hand in hand gaan.

Zonder financiële middelen kan het museum echter niet blijven draaien. Onafgezien van de inkomsten die wij verwerven uit de toegangsgelden van het museum (waarbij het enthousiasme van onze voornaamste gidsen, Jean, Paul en Jan, uitstraalt op de bezoekers) hebben wij ook de ledenbijdrage hard nodig. Daarom vragen wij U nu reeds uw lidgeld voor het nieuw werkingsjaar 1997 te willen overmaken door middel van het hierbijgevoegde overschrijvingsformulier. Dit bespaart ons extra verzendingskosten. Waarvoor onze dank.

Jan Annemans - ondervoorzitter

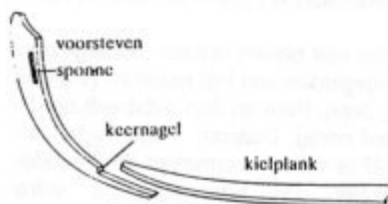


De Brabantse boot (deel 2)

Bouwwijze: Kielplank

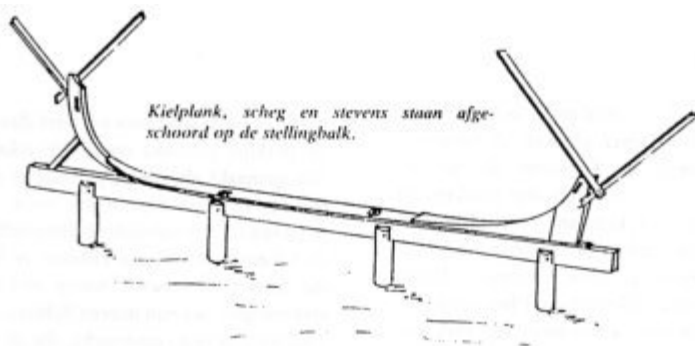
Op een geschikte plaats in het werkhuis stond een eenvoudige stelling opgesteld. Drie tot vier in de grond gedreven paaltjes droegen een balk van twee duim dik en zes à zeven duim breed. Hij lag met de smalle zijde naar boven, half in de uitgezaagde kop van de paaltjes, waaraan hij was vastgenageld. Zijn lengte was iets langer dan de boot en hij stond zo hoog boven de grond, dat het makkelijk was, zowel onder, opzij, als boven te kunnen werken.

Men startte de bouw met het leggen van de kielplank. Zij werd midden op de stelling-bank geplaatst en erop bevestigd door middel van twee houtvijzen, die later na voltooiing van de boot werden verwijderd. Het opvullen van de gaatjes gebeurde met zacht houten pennetjes. De staart van de kielplank lag horizontaal, van voor was ze een weinig opgebrand. Ze had een lange gestrekte lancetvorm en was net als alle andere planken van de huid een duim dik. De breedte van de plank was blijkbaar aan geen vaste maat gebonden. Zij kon breed of smal zijn, waarschijnlijk afhankelijk van de plaatselijke voorkeur.



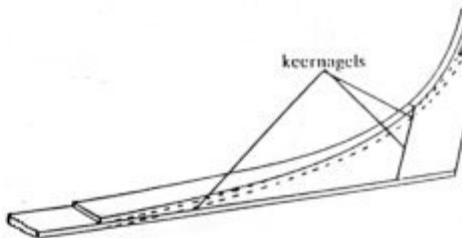
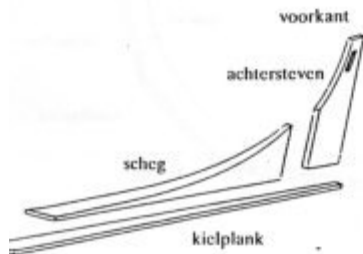
Na de kielplank kwamen de stevens aan de beurt. De voorsteven werd gezaagd naar het model van een mal. De boot had van voor geen scheg. Een scheg op die plaats zou hem bij het slepen een eigenzinnig karakter geven. Ter hoogte van de boeghouten, stak de voorsteven ver buiten het boord en was daar voorzien van een korte sponne. Naar onder verminderde deze diepte. Op de las van de kielplank had ze aan de binnenkant een lange inkeping. Ze werd op de balk in de juiste helling gezet met behulp van een stutje en in het lood gehouden door twee lange schoren die kruislings op de kop werden genageld en van boven wijd vertakt op de balken van de zoldering.

De achtersteven was even dik als de voorsteven aan de voorkant gelijk aan de breedte, maar aan de achterkant naar beneden verdunnend, arm gemaakt zou de vakman zeggen. De breedte van deze steven was afhankelijk van het voorradige hout. Onder de zwaanhals van het boeghout bevond zich eveneens een korte sponne. De sponne was een rechthoekige inkeping, waar de kop van het zandboord instak en afhankelijk van de toegepaste methode, ook deze van het dichteboord. De koppen werden niet vastgenageld. De achtersteven stond droog op de staart van de kielplank. De kielplank werd langs onder met scheepsnagels aan de steven verbonden. Van boven werd hij op dezelfde manier geschoord als de voorsteven. In Steendorp sprak men van pingelen in plaats van schoren.



er kenmerkend voor de Brabantse boot
s de constructie van de scheg. De uit-
ring was gelijk als bij de grote Brabant-
schepen, zoals de Otters en Pleiten. Zij
in de vorm van een langwerpige knie,
erwerkt tussen de kielplank en de ach-
stevens. In Nederland noemt men haar
ns ook het doodhout. Het bijzondere aan
e scheg was, dat zij in de breedte de
m bezat van de kielplank waarop zij
nd, aan de voorkant breed, en van achter
de dikte van de steven aangepast. Aan
bovenzijde volgde ze de boog van de
gaande boeg, behalve aan de voorzijde,
ar ze voor de sterkte dikker was. Om
zelfde reden liet men ook achter de
nne van de stevens voldoende hout
an. Dit achterhout ziet men aan de bin-
zijde van de huid opspringen. Op de-
fde plaatsen waren de kropstukken (in
asrode propstukken) en de vringen in
midden, op de naar buiten stekende
en ingelaten. De scheg werd op dezelfde
nier als de achterstevens aan de kielplank
bonden.

Als de kielplank en de stevens geheel ston-
den opgesteld, werden de keernagels aan-
gebracht. Keernagels verhinderen dat langs
de naden van samengevoegde stukken,
water naar binnen sijpelt. Op een welbe-
paalde plaats van de naad werd een gat
geboord van een acht milimeter doorsnede,
en opgesloten met een zachthouten pen, de
keernagel. Omdat deze met contact van
water zwelt, sluit hij de naad hermetisch af.
Van voor lag er een, midden op de korte
stuk van de las van voorstevens en kielplank
en van achter twee, op de verticale naad
tussen achterstevens en scheg en een andere
van voor op de naad tussen scheg en kiel-
plank, net onder de huid. In de naad vóór
de nagel werd vroeger zeer voorzichtig een
draadje katoen geslagen, evenals in het
gedeelte van de verticale naad tussen de
twee nagels. Na de hier besproken werk-
zaamheden zat er voor twee bekwame
timmerlieden een dag van hard werken op.



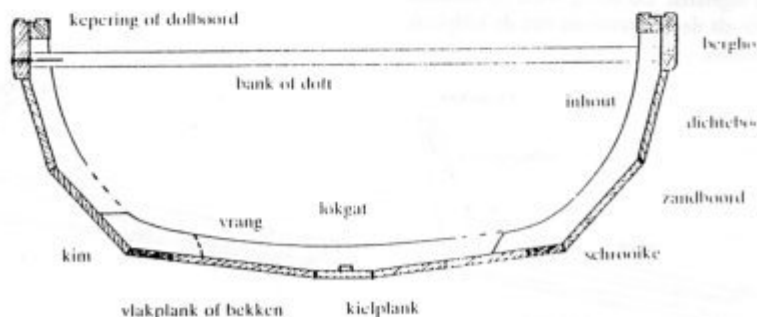
De romp

De romp van de Brabantse boot was samengesteld uit zeven planken, de berghouten niet begrepen. Zij waren allen uit één stuk. Het vlak bestond uit drie planken, de reeds besproken kielplank, met daarnaast de twee vlakplanken of bekken, zoals men ze in Steendorp liever noemde. Beide woorden waren afkomstig uit het constructie-vocabularium van de pleit. Het vlak van dit grote schip bestond uit lange, rechte planken, meestal uit verschillende stukken. De kromme, gebrande planken, die het die het driehoekige gat in de boegen, onder het kimboord vulden, noemde men de bekken. Bij de kleine boten bestonden vlak en bekken slechts uit een enkele plank. Vandaar dat beide termen, als ze verwijzen naar de bodemplank van de Brabander, samen werden gebruikt. Door de grote breedte van deze plank kon het gebeuren, dat het voorradige hout te smal uitviel en werd een lat tegen de buitenzijde gevoegd. Dit noemde men "een schrooike". Op een zeer goede tekening afkomstig van Emmanuël Annemans, een scheepstekenaar te Baasrode in de periode na de eerste wereldoorlog, is het schrooike duidelijk aangegeven. Het bestaan van de tekening in een periode toen het nog goed ging in de houtbouw, lijkt in tegenspraak met hetgeen eerder is vermeld over de traditionele botenbouw. Allen die het nog kunnen weten zijn unaniem in hun verklaring dat een dergelijk hulpmiddel

nooit in welk werkhuis of werf dan ook in de praktijk gebruikt werd. De tekening is niet gemaakt als ontwerp, maar is een opmeting van een afgewerkte boot, of wel ontstaan uit persoonlijke belangstelling van de tekenaar, ofwel om cliënten te bevallen die toen al vertrouwd waren met scheepstekeningen van hun ijzeren lichters.

Terloops zij nog opgemerkt, dat de dwarse doorsneden van de drie balken onder de basislijn van de kielplank wijzen naar het gebruik van een andere stelling.

Het gedeelte boven het vlak werd in de algemene betekenis "het boord" genoemd, en de planken waaruit het was samengesteld "de boorden". De ondersten die aansloten op de bekken, waren de zandboorden en de bovensten de dichtboorden. De benaming van deze laatste voldeed bij de Brabander niet aan hun bestemming. Zij stamt ook weer uit het woordgebruik bij de grote houten schepen. Omdat deze in openlucht op stapel werden gezet, blootgesteld aan alle weersomstandigheden, bracht men het boord onder het berghout slechts aan, als het schip volledig was afgebouwd, voordat men ging teren, om op deze manier de ruimte tussen de buitenhuid en de wegering te verluchten en vroegtijdige verstikking van houten en vrangen tegen te gaan. Vandaar de toepasselijke naam dichtboorden.

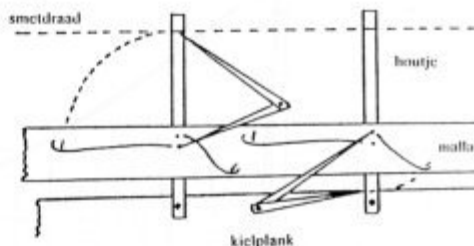


volgorde in het aanbrengen van de huid, vranken en de inhouten, was tegengesteld aan de methode die later in de scheepsbouw algemeen werd. Eerst kwam huid aan de beurt, in verschillende fasen, vranken en de inhouten volgden daarna. Het is dat precies gebeurde zullen we even later nabij bekijken. Na de opstelling van de kielplank en de stevens, begon men zich erop te bereiden om de vorm van de bekken te bepalen. Aan één zijde van de kielplank werden op een afstand van ongeveer 10 cm houtjes geplaatst. Men begon met het aanbrengen van het eerste houtje op een afstand van 10 cm verder van voor, waar het vlak het stevens was. Het werd met een "vijs" op de kielbalk bevestigd en kreeg een helling van maximum 5 cm. In Steendorp sprak men van de tilling. Aan de voorkant en de achterkant verhoogde deze helling. De gradatie van de omloop werd aangegeven door de helling van de stand van de houtjes. Dit gebeurde uitsluitend op het oog. Om de helling te bepalen, bond men een smetdraad aan elk houtje, erop lettend dat het vlak aan de onderkant lag. Men keurde en verbeterde de boog van de draad, die de helling van de vlakplank aangaf. Tussentijd controleerde men ook de horizontale stand van de houtjes. Degenen die te veel naar boven of naar beneden stonden, werden met een kleine spie aan de draad bijgestuurd.

Schrijven en mallen maken

Op het moment dat hij zo ver was kon de timmerman beginnen met het nemen van de maat. Hij gebruikte daarvoor een rechte, dunne lat, ongeveer even lang als het vlak en een centimeter breed. Hij bevestigde de lat aan de onderzijde van de houtjes met schroeven. Men noemde ze de mallat. Aan de stevens lag ze verder van de kielplank verwijderd dan in het midden. Zij bleef in de gewrongen stand aan die de bekken er zouden krijgen. Alle gegevens over de

de breedte werden op de lat aangebracht met de passer. Hij nam als opening iets meer dan de afstand tussen kielplank en lat en puntte met de passer de maat op de lat af, elke dertig centimeter waar de houtjes lagen. Was de bocht niet te groot of de mallat niet te smal, dan konden alle maten met gelijke passeropening erop worden aangebracht. Kwam de passeropening naast de lat, dan was het nodig de maat te verkleinen, of te vergroten naar behoefte. Daarom was het ook de gewoonte de passeropening in de lat te krassen en beide tekenen, het punt en de ingekraste lijn, met een krijtje van een herkenningsteken, een lange verbindende lus, te voorzien. De maat aan de andere zijde tussen de mallat en de smetdraad werd op dezelfde manier genomen, evenals de scheut, de schuine zijde aan de koppen, die tegen de stevens aanliggen. Als de timmerman nu de bewerking omkeerde en zijn mallat met alle gegevens op de ruwe boomplank legde, kon hij met de passer alle maten overbrengen. Door de punten te verbinden ontstond een vlakke uitslag van de gebogen en getorste bekken. In vaktaal luidde het, dat het hout was uitgesmet.



Op de uitslag kwamen nog enkele andere belangrijke aantekeningen die de gradatie van de tilling vermeldden. De maten, in centimeters uitgedrukt, werden in de nabijheid van de punten ingevuld. De zijde waar het getal zich bevond, was deze waar de draaiing (wring) diende te komen. De plank was nu klaar om gezaagd te worden. De zijde tegen de kielplank werd eerst gezaagd, zorgvuldig en met de nodige zweep. De zweep is de schuine stand van de voeg.



De andere zijde liet men voldoende breed voor het aanpassen. Ook de koppen die bij deze plank op een punt eindigden, liet men voldoende breed om inscheuren tijdens het branden te voorkomen. Pas na het branden werden deze zijden in de juiste vorm gezaagd en geschaafd. De houtjes op de kielplank, die nu van geen nut meer waren, werden verwijderd. Bekken en boorden werden steeds dubbel afgeschreven, gezaagd, gebrand en geplaatst, om twee evenwichtige helften te krijgen.

Branden

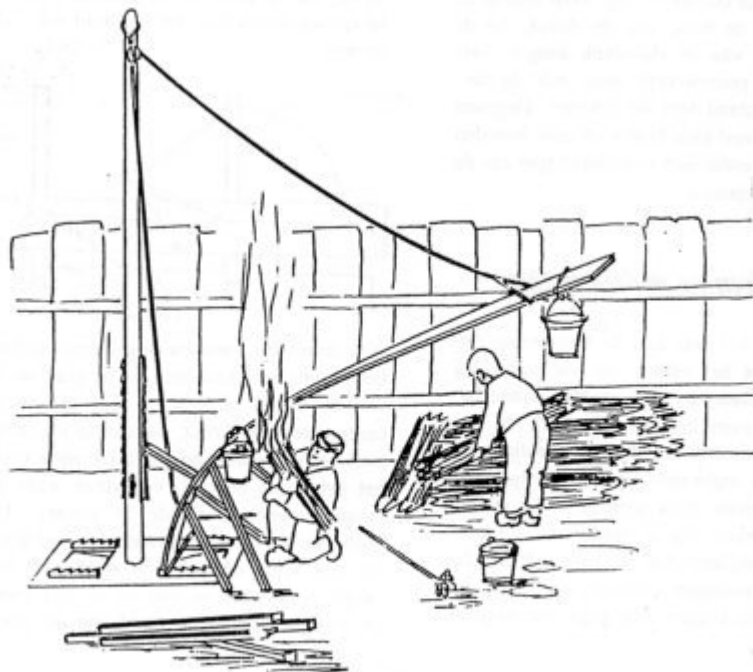
Nu kwam het branden van de bekken aan de beurt. Onder invloed van hitte en druk kon hout geplóoid worden. In de houten scheepsbouw werd daar reeds zeer vroeg gebruik van gemaakt. Bijna elk scheepstype heeft een bepaalde plaats aan de romp waar de planken een moeilijke vorm aannemen.

Ofwel zijn ze getordeerd (getorst), ofwel bochtig, of beiden. De ronde- en platbodemschepen, waartoe de Brabantse typen behoorden, waren voor en achter stomprond. De moeilijke planken lagen daarom in de boegen.

Een inrichting om het hout van kleine boten te branden was zeer eenvoudig. Ze zag er als volgt uit:

Op een plaats buiten het werkhuis, die goed beschut was voor de wind, stond een paal opgesteld van ongeveer vijf meter hoog.

Aan de voet bevond zich een metselwerk met twee ondiepe kuilen. Het vlak van de kuilen had een hellend verloop, met de diepste zijde naar de paal gekeerd. Aan de zijkanten bevonden zich balkjes, die in het metselwerk waren verankerd. Zij hadden aan de bovenkant inkepingen waarin een ijzeren staaf paste. Tegenover elke kuil was op de onderzijde van de paal een gekartelde lat bevestigd. Om de top van de mast lag een blok gestropt, waardoor een touw was geschoren. Het staande part werd aan de bovenkant van de plank vastgemaakt.



De methode van branden die in Steendorp gebruikelijk was.

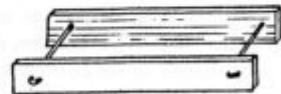


Het lopende part lag op de grond en diende als waker om het onverhoeds doorbuigen te beletten. In de eerste ogenblikken van het branden, kwam het er echter op aan de plank zoveel mogelijk met geweld te buigen, door er met een touw aan te trekken of er een gewicht aan te hangen. Meestal kon men het oefenen van druk na korte tijd stoppen, omdat het eigen gewicht van het steeds lager zakkende eind voldoende zwaar werd.

De kop van de plank werd in het diepe deel van de kuil gestoken en klem gezet door de ijzeren staaf in de inkepingen te leggen. Kreeg ze een scherpe bocht, dan plaatste men de staaf zo dicht mogelijk naar voren. De plank stond dan zeer steil omhoog. Was de bocht minder uitgesproken, dan legde men de staaf meer naar achter en lag ze schuiner, wat praktischer was voor het branden. Door een spie aan de zijkant tussen de kop en de staaf te steken, kon men al van bij het begin een wrong in de plank brengen als het nodig was.

Voor het branden van het duimdikke eikenhout werd riet gebruikt. Het groeide welig langs de oevers van de rivieren en in de schorren. Voor de dikke planken van de grote schepen gebruikte men in het algemeen geen riet. Daarvoor kwamen andere brandstoffen in aanmerking, zoals houtspaanders, turf, houtskool en steenkool. Zij werden gestookt in verplaatsbare open vuren. Riet was voor het lichtere werk beter, omdat het in de hand gehouden kon worden. Men stookte het onder de plaats waar men de plank wilde buigen, steeds de bussel heen en weer bewegend, om het hout niet te verbranden. Een helper maakte met een dweil de plank aan de bovenkant af en toe nat om verschroeiing tegen te gaan en het buigen soepel te laten verlopen. Als het hout eenmaal door en door verhit was, begon de plank vanzelf te buigen. Natuurlijk was het nodig de boog in de gaten te houden. Met een gewone rondijzeren staaf, in de gewenste vorm gebogen, oefende de degene die met het werk bezig was regelmatig controle uit. Naarmate de plank boog

werden er schoren onder geplaatst, om de juiste bocht te handhaven, terwijl men steeds zonder onderbreking verder ging. Had het hout op een bepaalde plaats de neiging teveel door te buigen, dan plaatste men op deze zwakke plek een schoor naar de gekartelde lat op de paal. Niet alleen de bocht was van belang, ze moest ook aangepast worden aan de oplopende helling. In het jargon van de scheepstimmerlui spraken men van "de wrong". Ze werd in één moeite met de bocht aangebracht. Voor het wringen maakte men gebruik van een stevige ijzeren roede, die aan de ene zijde van de plank was vastgemaakt met een "wringpad" en lang genoeg was om er aan de andere zijde een emmer met ballast aan te hangen. De wringpad of het wringijzer bestond uit een gebogen staaf, met aan de onderkant twee aangeplooide haken. Om de wrong na te kijken, nagelde men op de maattekens, de plaats waar ze tegen de houtjes hadden gelegen, kleine latjes van dezelfde hoogte. Een geoefend oog kon, over de latjes heen kijkend, vaststellen of het verschil in helling overeenkwam met de maat op de plank. Vader De Bruijn had voor eigen gebruik een andere methode bedacht. Hij had een eenvoudig toestelletje gemaakt van twee latjes, ongeveer veertig centimeter lang en 3,5 à 4 cm hoog. Zij waren aan elk eind verbonden met een ijzerdraad, die ze een spreiding gaf van 30 cm. De binnenzijde van de latjes was ingedeeld in horizontaal liggende lijnen van 1 cm. Als men dit toestelletje op twee houtjes plaatste of op een plank waar de wrong begon in te komen, kon men zoals bij de vorige methode de maat aflezen.



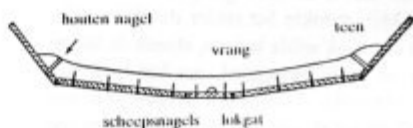
het voorste deel van de eerste plank vorm had, kwam de andere aan de t. Ze werd in de tegenoverliggende kuil gezet en op dezelfde manier behandeld te eerste. Intussen kon deze afkoelen. De helft van de tweede plank klaar, werd de eerste omgekeerd en de bocht het andere eind gebrand. Als ze allebei uiteindelijke vorm hadden, begon het assen. Het branden van twee zusterken nam ruim een halve dag in beslag.

smaken en vastmaken

er het aanpassen maakte men de planken on, schraapte men het zwart van roetchte schroei af en schaafde ze van binmin of meer glad. De onderkant bleef dikwijls zoals hij was, met de duidelijkporen van de zaag in het hout. Een was tenslotte geen kerkwerk en deppers in die dagen redeneerden, dat millimeter houtdikte de duurzaamheid de boot bevorderde. Het aanpassen van voeg tegen de kielplank en de stevensurde met de schAAF. Bleef er ergens een dwillige spleet, dan liep men heel zichtig met de dunne handzaag door de voeg en ging alles dicht als een bus. na werden de planken op breedte get. Dan was het ogenblik gekomen om bevestiging. Ze werden stevig tegen de plank aangedrukt en dan voorlopig met pjes verbonden. Knaapjes waren houlosjes. Ze lagen over de voeg van twee en, aangepast aan de hoek die deze elkaar maakten. De timmerman plaatte liefst daar, waar de planken met elwisselden. Om te verhinderen dat de en zich tijdens de verdere werkzaamn zouden ontzetten, stutte hij ze van r met enkele schoortjes. was nu klaar om met de zandboorden ginnen. Het hele proces dat we gel hebben voor het bekken, herhaalde

zich andermaal. Het plaatsen van de houtjes was de eerste stap. De zandboorden stonden steiler en vormden een duidelijke hoek met de bekken. Deze hoek noemde men de kim. In het midden was hij zichtbaar, maar hij verdween in de boegen. De zandboorden waren de eerste planken, die met de kop in de sponne staken en soms ook de enige. Als de kop van het bovenliggende boord niet in de sponne stak, lag het zandboord, dat in dit geval veel breder was, er maar voor de helft in. De andere helft stuitte tegen de onderzijde van het boeghout. Eenmaal afgewerkt, werden ze net als de vorigen tijdelijk met knaapjes vastgemaakt. De volgende stap was het maken van de vringen. De Nederlanders hebben het over liggers of leggers.

De vringen lagen altijd min of meer haaks op de binnenkant van de huid. Dat was voordelig in het hout en sterk. In de boegen hielden ze als gevolg daarvan steeds meer naar het midden over. Zij liepen met een teen tegen de zandboorden op. Onderaan in het midden was een halfronde of vierkante, dwarsliggende groef gemaakt, het logkat, om het lenswater vrije doorgang te geven, zodat het zich verzamelde in het laagste deel van de boot, waar het met een hoosvat kon worden verwijderd. De tenen van de vring werden vroeger met houten nagels aan de zandboorden bevestigd. Een houten naaël was van grenehout.



Om hem goed te laten houden maakte men hem een beetje konisch en werd hij na in het gat te zijn gedreven en glad te zijn gezaagd, met een hardhouten spie opgesloten. Het was de ideale verbinding voor een boot die altijd te water lag. Zacht hout zwelt en spant zich muurvast op, zonder planken of vringen te doen barsten. Later is men de houten nagels gaan vervangen door wagenbouten. Dit had echter het nadeel dat zich



rond de wagenbouten roest vormde. Roest taste het hout aan en was niet zelden oorzaak van lekken.

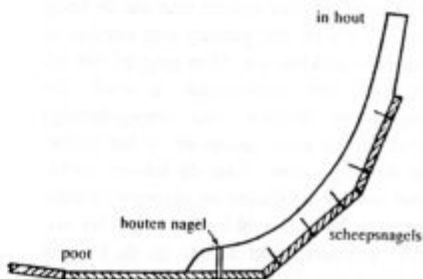
Men begon altijd met het aanpassen van de eerste vrang op de breedste plaats van het vlak. Op die manier kon men de mal, die voor de vrang was gemaakt, naar achter of naar voor verkleinen en aanpassen voor de volgende. De kielplank en de bekken werden met scheepsnagels op de vransen vastgemaakt. Een scheepsnagel was vierkant van vorm, naar onder verdunnend en eindigend op een brede, platte snede. Bij het inslaan van een dergelijke nagel werd erop gelet, dat de snede dwars op de houtdraad stond van de vrang, om splijten van het hout te voorkomen. Om dezelfde reden plaatste men de nagels overhoeks. Men voorzag twee nagels op de kleinste breedte van de planken. Waar ze breed genoeg waren kregen ze een spreiding van tien centimeter. Ze werden alleen in de planken voorgeboord. Het hout van vransen en inhouten was altijd nat, zodat de nagels er gemakkelijk in doordrongen en nog goed hielden ook. De knaapjes werden weggenomen naarmate het plaatsen van de vransen vorderde en de gaatjes van de vijzen dichtgemaakt met zacht houten tapjes.

Als dit werk achter de rug was, stak de basis van de boot stevig in elkaar.

Inhouten of oplangen

De werkwijze voor het afschrijven van de dichteboorden en al wat daarna volgde, was gelijk aan het voorgaande. Eénmaal afgewerkt, werden ze aan de zandboorden met knaapjes vastgezet. Dan was het de beurt aan de inhouten. Inhouten of gewoon de houten zijn in Nederland de oplangen. Zij lagen net als de vransen, zoveel mogelijk haaks op de huid en raakten met de onderkant het vlak. Dit gebogen stompje noemde men de poot van het inhout.

Het was met het vlak verbonden door middel van een houten nagel. Men trachtte de kromme inhouten uit stukken te zagen, waarvan de houtdraad de boeg zoveel mogelijk benaderde. Een inhout lag steeds tussen twee vransen in. Ook van voor en van achter, waar ze gekruist stonden op de vransen, verdeelde men de afstand zo evenwichtig mogelijk.



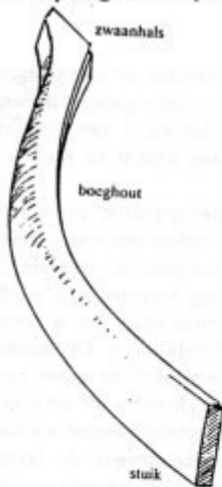
Boven de dichteboorden liet men de houten voldoende lang. In het algemeen namen ze daar een loodrechte stand aan. Van voor aan de boeghouten hielden ze een weinig naar buiten.

Waren alle inhouten geplaatst, dan kon men overgaan tot het maken van wat men in de wandeling de berghouten noemde. De scheepsbouwer zag beroepshalve, in deze naar voor springende band, een samenstelling van verschillende delen. De eigenlijke berghouten, de middelste en meest rechte stukken en de boeghouten, de sterk gebogen delen die de verbinding maakten tussen de berghouten en de stevens. Zo lagen er twee van voor en twee van achter. Boeghouten waren dure stukken. De kromme, gegroeide takken of stammen waaruit ze werden gezaagd, waren kostbaarder dan het andere hout en er was veel werk aan.



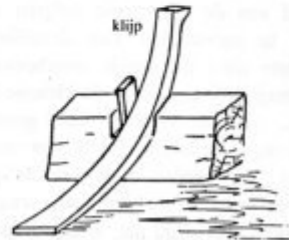
Boeghouten

Om de boeghouten te maken werd eerst gezorgd voor de twee mallen, voor en achter de bocht boven de dictheboorden. Een mal werd gemaakt van dunne schrootjes en afvalhout. Aan de hand van deze vorm, zocht men een geschikte stam, zaagde er een plat vlak aan en tekende de boog erop af. Als hij dik genoeg was konden er meerdere stukken uit. Men ging bij het afschrijven zeer economisch te werk. De boeghouten hadden een onregelmatige vorm. Op de stuik pasten ze op het profiel van de berghouten. Naar de stevens toelovend werden ze dikker en sprongen verder buiten de huid, terwijl in de hoogte het volume langzamerhand afnam. In de boegen waren ze aan de buitenkant meestal, maar niet altijd, sterk afgerond. Tegen de stevens eindigden ze met een ophoop. De aangezaagde knots was een imitatie van de zwaanhals op de grote schepen.



Aan de voorste boeghouten was hun aanwezigheid regel, maar van achter werden zij soms weggelaten. De binnenzijde was aan de stand van de inhouten aangepast, hetgeen wil zeggen, dat ze aan de stuik loodrecht stond en naar voor toe begon over te hellen. Als het boeghout was gezaagd,

werd het met de dissel in fatsoen gehakt. De dissel is een bijl waarvan het blad dwars op de steel staat. De scheepsbouwers in die tijd waren zeer bedreven in het hanteren van dit werktuig. Om het kromme hout goed te kunnen bewerken, moest het stevig vastgezet worden. Daarvoor beschikte men over een zwaar houten blok van bijna een halve meter vierkant in doorsnede, waarin van boven een gleuf was gemaakt, breder dan het werkstuk. In Steendorp noemde men het een "klijp". Met de nodige spieën kon men er het gezaagde boeghout in alle mogelijke standen in vastklemmen.

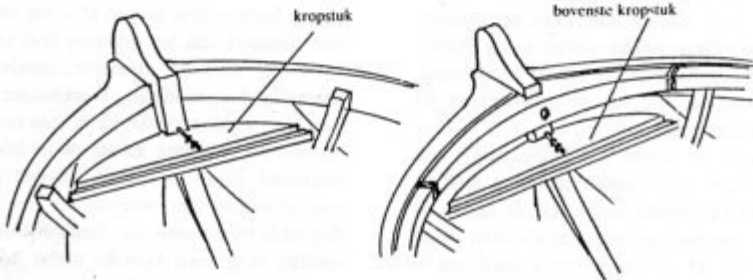


Na afwerking werden de beide voorste boeghouten meteen vastgenageld. Dan kwamen de berghouten aan de beurt. Zij waren over hun hele lengte even dik. De breedte was in het midden iets groter dan aan de stuiken. De buitenzijde had een platte tot licht afgeronde vorm. Aan de einden dienden ze lichtjes rondgebrand te worden. Na het aanpassen gingen ze tijdelijk aan de kant en pakte men de achterste boeghouten aan. Waren ook deze op hun plaats gebracht en vastgenageld, dan werden de berghouten die nog te lang waren, tegen de stuiken van de achterboegsels aangepast. De stuiken waren afgeschuind, dat maakte het afschuinen gemakkelijk. In de tijd dat de concurrentie nog niet zo hevig was, en meer tijd kon worden besteed aan de afwerking, werden de stuiken verbonden met een verzonken liggend, ijzeren zwaluwstaartje. Bij de laatste overgebleven exemplaren is het niet meer terug te vinden. Al deze delen kregen van boven aan de binnenzijde een slag, bestemd voor de presenning of presenten, waarover straks meer.

Afwerking binnen.

De aandacht ging nu naar de binnenafwerking, en in de eerste plaats naar de onderste kropstukken en de banken of doften. Het kropstuk was een versterking van de boegen, een soort vrang, die dwars over de stevens lag en de boorden steunde. Het stond echter niet haaks op de huid, zoals de andere vrang, maar lag meer horizontaal, op het niveau van de plechten, iets naar het midden afhellend. De achterkant was recht en had een slag, waarin de planken van de plechten rustten. Het voorste droeg het lijf van de bovenste ringbout en was er met krammen op bevestigd. De bout van de eerste ring, verbond de voorstevens met de

ijzers, de dolpennen of de dolklampen. De kepering versterkte de bovenzijde van boeg en berghout. Zij bestond uit verschillende delen, twee rechte stukken in het midden, vier kromme, gezaagde in de boegen en twee kropstukken. Men liet de stuiken schranken met deze van de berghouten. Op de binnenschepen noemde men de kropstukken ook binnenboeghouten, omdat zij de boeghouten bij elkaar hielden. Aan de beide einden, hadden ze dezelfde afmeting als de kepering, maar in het midden waren ze dikker en hoger. Het achterste kropstuk was met de steven verbonden door de bout van een naar binnen hangende ring. Al deze delen waren van boven, aan de buitenzijde voorzien van een slag, die aansloot op de slag van de berghouten. Samen vormden ze



voorboeg met onderste kropstuk

In een Brabantse boot lag nooit een bankwegering. De twee banken die de plecht droegen, werden netjes tussen de berghouten ingepast en met twee grote scheepsnagels aan elke zijde vastgenageld. De middelste bank lag los en was wegneembaar. Ze werd gedragen door twee korte klampen, die twee inhouten overspanden. Zij waren voorzien van een ingezaagde zitting tegen het verschuiven. De vaste banken werden aangebracht voor het plaats van de kepering, omdat men ze er anders niet meer kon tussenkrijgen.

Kepering was in Vlaanderen het woord voor wat elders dolboord heette. De naam dolboord was eigenlijk meer van toepassing, omdat het de inrichting droeg die de roeriemen hielden, de dolpotten met roei-

de groef voor de pressening. Voor het aanbrengen van de kepering, moest men eerst nog de koppen van de inhouten op de juiste hoogte afzagen, zodat de kepering effen met het berghout kwam te liggen.

De pressening was een ruw linnen lint, waarmee de naden van de planken en houtverbindingen werden bedekt, om ze waterdicht te maken. Het lint was breder dan de twee halve slagen van de groef, en stond in het midden opgeplooid. Het werd aan beide zijden met kleine spijkertjes (bloknageltjes) vastgenageld. Men plaatste ze zeer dicht tegen elkaar. Na het teren werd de stof waterafstotend. De plooi in het midden liet het werken van het hout onder alle omstandigheden toe zonder lekken te veroorzaken. Deze methode werd algemeen gebruikt op de grote houten schepen van de

binnenvaart, voor plechten en luiken en soms zelfs aan de bovenste boorden. Het aanbrengen van een presenning was kenmerkend voor een Brabantse boot.

Met het plaatsen van de plechten, was het einde van de bouw in zicht. Ze lagen aan de ene kant in de slag van het onderste kropstuk en aan de andere kant gedeeltelijk op de bank. Op de tekening van Annemans zijn de voorste en en achterste bank dikker dan normaal, met een slag voor de twee buitenste plechtplanken. Het hout lag in dit geval effen. De plechten hadden in het algemeen een opening in het midden, soms waren ze dicht. De middelste korte planken van een open plecht werden opgehouden met een bruggetje. Als nu ook nog vier oogbouten op de vranken waren aangebracht voor het vierspan, was het timmerwerk af. Deze haken waren in de laatste periode van het bestaan van de boten regel. Vroeger in de tijd van de zeilschepen had men ze niet nodig.

Een boot in zetwerk (gladboordig) was meestal gekalfaat, zeker op latere leeftijd. Sommige schippers eisten, dat de naden zo precies werden gevoegd dat kalfaten overbodig was. Dit soort van werk werd niet in alle werkhuizen aangenomen. Zulke eisen verhoogden alleen maar de prijs. Voor het kalfaten kregen de naden geen schuine zijden zoals bij de zwaardere boorden van grote schepen wel werd gedaan. Tegen de tijd dat de bouw voltooid was, waren ze door het drogen van het hout al een weinig opengetrokken. Met een dun kalfaat-ijzer sloeg men de voeg aan de buitenkant verder open, zodat het werk, eerst een fijne katoendraad en daarna de geteerde hennep, ertussen gebracht kon worden. In Nederland spreekt men liever over breeuwen.

Een Brabantse boot werd nooit geleverd met een buiting. Buiting is ook weer een streeknaam. Buikdenning is algemener, maar niet bekend bij onze botenbouwers. Buiting slaat op de vloer boven de vranken. Een zorgzame schipper, meestal op aandringen van de vrouw, timmerde ze zelf. Deze gevallen zijn echter zeldzaam. De

enkele exemplaren die nog bestaan, dragen op de vranken tussen de banken, duidelijke sporen van slijtage. De blote vranken waren erg praktisch om zich schrap te zetten tijdens het roeien.

Een Brabantse boot was ook heel geschikt om te zeilen. Bezaantuig en Brabander vormden een goed huwelijk. Het ligt voor de hand dat zwaarden en roer bij de uitrusting hoorden.

Teren en schilderen was het allerlaatste. Normaal werd hij van binnen en van buiten in de teer gezet. De ingevoerde Noorse houtteer, gestookt uit dennehout, was de beste. Het groene traditionele kleurtje voor de banken en plechten, verlevendigde het eentonige vaal-bruin van het geteerde hout. Vader en zoon De Bruijn werkten een Brabantse boot in drie weken af. Zeer vlug als men bedenkt, dat het grootste deel van het werk met de hand gebeurde, zonder mechanische hulpmiddelen. Werkhuizen waar men over voldoende werkrachten beschikte, om het grootste aantal onderdelen op voorhand klaar te maken, bouwden een boot in minder dan twee weken. Een werkdag telde toen twaalf uur. Een gewone boot vereiste lang geen kubieke meter hout. In de oorlogsjaren '40-'45 kostte het eikehout 4000 Belgische frank. De verkoopprijs van een boot schommelde rond de 8.000 Belgische frank. In de tijd toen het nog goed ging met de houtbouw, waren vranken en inhouten twee duim dik. Later durfde men ze een kwart tot een halve duim lichter te maken. Ook de boorden ondergingen hetzelfde lot. In plaats van een dikke duim van 24 mm waren er botenbouwers die er niet tegenop zagen de planken te verdunnen tot 20 mm en minder, niet om hout te sparen, dan wel om ze vlugger rond te krijgen bij het branden.

Er zijn pogingen ondernomen, om na de volledige ineenstorting van de houtbouw aan het einde van de oorlog, de vorm te bestendigen door hem van ijzer te maken. Verschillende exemplaren zijn in de vaart geweest. Een schipper wist zich nog te herinneren, dat enkele van zijn collega-



schippers, dergelijke Brabantse boten bezaten. Zoals de beurt Geentjes tussen Antwerpen en Turnhout, Michiels tussen Ant-

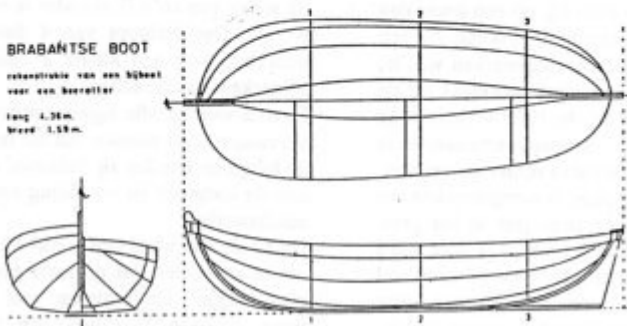
werpen en Bree en verder nog Stevens en Heylen. Hij is in zijn nieuwe huid echter nooit doorgebroken.

Het plan van onderstaande boot is een reconstructie. De boten uit de collectie van het Nationaal Scheepvaartmuseum van Antwerpen en van het Scheepvaartmuseum van Baasrode hebben model gestaan voor wat betreft de maten. De tekening werd opgevat als een bijboot voor een Antwerpse beerotter. Op de foto's is vast te stellen, dat deze vaartuigen altijd vergezeld waren van boten met een hoge kop en gestrekte achterzeeg. Blijkbaar hebben de diensten van de stad Antwerpen gedurende lange tijd, hun bijboten van hetzelfde werkhuis betrokken.

BRABANTSE BOOT

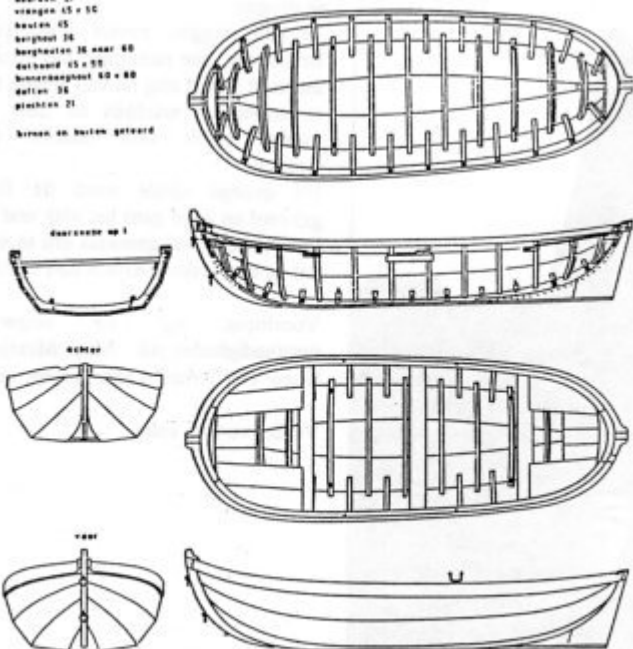
reconstructie van een bijboot
voor een beerotter

lang 4,36m.
breed 1,59m.



opmerkingen op meet en
beelden 31
voering 45 x 10
houten 45
berghout 36
berghouten 30 naar 60
dubbelwand 45 x 30
binnenhoogte 60 x 60
delfen 36
planken 21

binnen en buiten geteerd



Mentjen wordt herbouwd

door Jan Annemans.

Mentjen is de Brabander die in de jaren '70 tot '80 op de Schelde te zien was als kleine platbodem. De boot werd in 1935 gebouwd bij Pochet in Temse voor schipper Van Keer uit Baasrode.

Wij kochten hem toen hij, op een goeie dag in 1970 bij Van Praet in de dok lag. Na een jaartje krab en verbouwingswerken was hij zeilklaar en werd er bijna wekelijks op de Schelde mee gezeild. In 1980 verhuisde hij naar het Varend Scheepvaartmuseum in Antwerpen. Hij geraakte echter zo ver niet, hij werd in Hoboken bovengetrokken en belandde daar voor twee jaar in het gras. Het resultaat laat zich raden. De boot werd zo slecht dat er niet meer mee te varen viel en Jan Geys, de toenmalige eigenaar, vatte het plan op er een bloembak van te maken. Dat konden wij niet toelaten en na veel palavers hebben wij de Brabander dan maar terug gekocht.



Midden 1995 is Maurice Kaak begonnen met de herbouw.

Eerst werden de stevens, de scheg en de kielplank er uitgehaald en hermaakt; vervolgens geschreven dan gedaan want zekere de scheg van zo'n Brabander is een serieus werkje. Dat verloopt van 4 duim aan de voorkant naar een kleine 2 duim aan de achterkant van de scheg.

Daarna werden alle liggers uitgebroken en vervangen door nieuwe. Na het inzagen van de logkaten werden zij definitief verbonden met de kielplank en voorlopig met de twee zandboorden.

Onder de kiel werd een werkbalk bevestigd om te vermijden dat de boot een katterugging krijgen. Ondertussen was er bij de firma Peleman in Puurs een zware eis gezaagd in duimse planken en naar Baasrode overgebracht om een goeie 2 jaar te drogen.

Je zult zeggen zoveel hout voor één Brabander, nee natuurlijk niet maar in het museum liggen nog tal van andere boten die restauratie te wachten en daar zal nog menige plank voor moeten verzaagd worden.

Dit gezegd zijnde werd de Brabander gekeerd en werd gans het vlak eraf gehaald. Er werd een mal gemaakt om te vermijden dat de boot asymmetrisch zou worden.

Voorlopig ligt de bouw door omstandigheden stil. Maar Mentjen wordt in najaar 1997 weer in zijn element verwacht.

Verder verslag volgt.



Honderd jaar geschiedenis in woord en beeld.

In de loop van december verschijnt van de hand van Joris Gijsen en Yves Segers, twee jonge plaatselijke historici, een lees- en kijkboek over Baasrode in de periode 1850- 1950. Het boek, dat een ideaal kerst- of eindejaarsgeschenk is, behandelt alle aspecten van het lokale dorpsleven.

De parochie met de verschillende pastoors, de processies, de burgerwacht en de brandweer, het politiekorps, de evolutie van het onderwijs (vrije en gemeenteschool), de cafés, de winkels,... Er is zelfs een opmerkelijke reportage van het oplaten van een luchtballon vanop het plein in de jaren '30.

De politieke evolutie in Baasrode, met de spanningen tussen katholieken, liberalen en socialisten, wordt eveneens onder de loep genomen. De sterke aanwezigheid van (liberale) industriëlen in de dorpspolitiek (o.a. van de scheepsbouwers) is hierin zeer opvallend. In het verlengde van de politieke overtuigingen ontstonden talrijke verenigingen: de verschillende harmonies, de KAJ, de scouts, de Boerinnenbond, de vakbonden en mutualiteiten, de politiek gekleurde turn-, zang- en toneelmaatschappijen... je vindt ze allemaal terug in het boek. Een tiental mooie foto's van de "bevrijdingsstoet" tonen de blijdschap van de Baasrodenaars na het einde van de Tweede Wereldoorlog in 1944.

Natuurlijk komt ook maritiem en industrieel Baasrode aan bod. De geschiedenis van de scheepvaart, de Scheldevisserij en de scheepsbouwnijverheid wordt nauwgezet beschreven. Nog niet gepubliceerde foto's en tekeningen (waaronder eind-19de eeuwse pentekeningen van de botters en de scheepswerven door de Antwerpse marineschilder Seghers) illustreren het boeiende verhaal. Verder komen de diverse industriële ondernemingen langs de Schelde aan bod: Vermeylen, De Bruyn, Cross & Blackwell, Siegwart, "Ateliers de construction", Seghers veevoerders, enz. Daarnaast bevat het boek teksten en foto's van kleinere ondernemingen zoals de drukkerijen, de twee brouwerijen, de vier windmolens, bakkers en beenhouwers, de cinema's, enz...

Het boek dat wordt uitgegeven door de "Uitgeverij Het Streekboek" in Nieuwkerken-Waas, bevat ca. honderdtwintig pagina's en minstens evenveel foto's en illustraties. Alle inwoners van Baasrode krijgen een folder om vooraf in te tekenen in de bus. De naam van de voorintekenaars wordt achteraan in het boek opgenomen. Het boek verschijnt in twee versies: een standaarduitgave (ca. 800 frank) en een luxe uitgave (1200 frank).

Waarschijnlijk zal door de auteurs, eind december, in het oud gemeentehuis van Baasrode een tentoonstelling worden georganiseerd met de foto's uit het boek. Meer informatie over het boek en de tentoonstelling kan U krijgen bij Joris Gijsen (052/21.65.50) en Yves Seghers (016/23.87.30). Als U nog oude foto's hebt van Baasrode (over gelijk welk onderwerp, met eender wie op), of U kent iemand die er heeft, aarzel dan niet om contact op te nemen.

Wie weet krijgen de foto's wel een plaats in het boek of in de tentoonstelling. Het origineel krijgt U natuurlijk onbeschadigd terug.



Archief van de Baasroodse scheepswerf "Van Damme" in Antwerpen

Het klinkt misschien vreemd, maar in het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen wordt het archief van de Baasroodse scheepswerf Van Damme bewaard. Hoe komt dit?

Deen Gaston Van Damme, de laatste scheepsbouwer uit de familie, overleed in 1972, schonk aan zijn weduwe het archief aan Alex De Vos, medewerker van bovengenoemde instelling.

Het archief Van Damme, dat ook familiedocumenten bevat, is zeer rijk. Het omvat de rekenboeken van de werf voor de periode 1840-1930, diverse meetbrieven van binnenscheepen, tekeningen van allerlei scheepstypes gebouwd bij De Landtsheer en Van Damme vanaf het einde van de jaren 1700, briefwisseling tussen de scheepsbouwers en opdrachtgevers, enz...

De verschillende koop- en verkoopcontracten van huizen en gronden gelegen in Baasrode maken het archief ook voor plaatselijke genealogen interessant. Een index van plaats- en familienamen wordt trouwens achteraan in de inventaris opgenomen.

Deen dertigtal foto's van leden van de familie Van Damme, van de scheepswerf en van verschillende schepen zijn in het archief bewaard gebleven. Het archief kan in het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen vrij worden geraadpleegd. Wel best op voorhand telefonisch op het nummer: 03/232.05.50.

Deen inventaris van dit archief, opgesteld door Yves Segers, werd vorig jaar door het Nationaal Archief van Dendermonde gepubliceerd. In deze studie wordt elk document, er zijn er ongeveer 450, summier beschreven. Men vindt er ook een aantal oude foto's en briefhoofden van de scheepswerf in, plus een stamboom van de familie Van Damme en een korte historische notitie van de scheepswerf. Deze 76 pagina's tellende inventaris, met als titel "*Inventaris van het archief van de scheepswerf Van Damme (1826-1954) en van de familie Van Damme (1767-1972)*", kan eenvoudig worden besteld bij het stadsarchief van Dendermonde (052/22.08.00). De kostprijs bedraagt slechts 150 frank.



Gevonden in onze archieven:

Het bestek van een SPITSBAK uit 1909

(Baquet de Charleroi) (sjarleroeise spits in 't Bostroeës)

De Baquet de Charleroi is een vrachtschip van ongeveer 19m60 op 2m60. Specoiaal ontworpen voor de vaart op het kanaal Brussel-Charleroi.
In onze archieven vonden wij een bestek uit 1909:

Hierbij willen wij opmerken dat men toen nog een "paviloen in teak 5/4 duim" kon laten plaatsen. Waarschijnlijk kunnen wij veronderstellen dat de schipper zelf de pressenningen zou aanbrengen gezien dit zeer arbeidsintensief was.

Enkele verklarende termen:

Pressenning: grof geweven lint van ongeveer 5 cm breedte om de naad tussen twee dekplanken of luiken waterdicht te maken.

Paviloen: Opbouw van het achteronder op dezelfde hoogte als het boeisel.

Boeisel: Deel van de scheepsromp boven het berghout.

Berghout: Ook stootrand genoemd om het schip te beschermen tegen beschadigingen.

Buiting: (ook buikdenning genoemd) "Green 4/4 duim met slag en met klampen": vloer van het ruim.

Inspet: Helmstok.

Lokgaten: Gaten in de liggers waardoorheen het lens- of bilgewater naar de pompkasten liep waaruit het overboord kon worden gepompt.

Kim.: Is de hoek tussen vlak en zijwand.

Goot: U- vormige ijzers, die het regenwater afvoerden en waarop de luiken rusten.

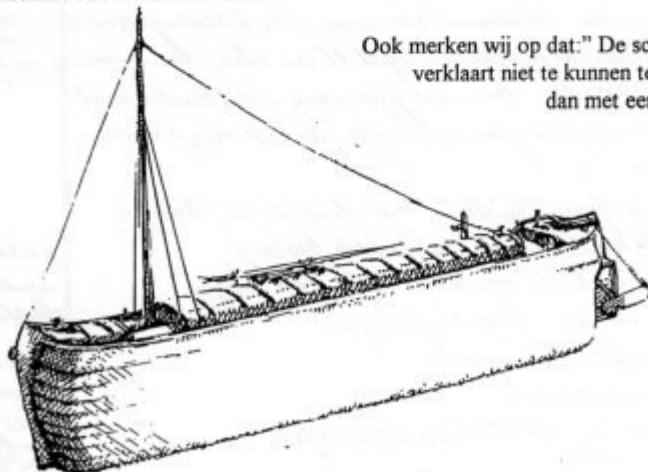
Spanten: Rechtopstaande verstevigingen van de zijwand van het schip.

Schot: Afsluiting tussen het ruim en het achteronder en of vooronder.

Baskul: Tegengewicht onderaan de mast die het strijken makkelijker maakt.

Tabernakel: Kleine opslagplaats voor scheepsbenodigdheden zoals landvasten enz...

Okoume: Soort mahoniehout.



Ook merken wij op dat: "De schipper verklaart niet te kunnen tekenen dan met een kruis"



Smekking
De draad van
panitje, niet
te rekken

De draad
2,5 to 2,8 mm

N.B. sersang
per bris van
19 jaars en 20
om actueel
in crevas
ijstam
in geulaten
niet over-
rijdt van
mest en
pluig

van een spitsbak voor rekening van Charles Van Boven
te Brussel. naar van de afmetingen ombred zullen zijn

Lengte 4,50 m Hoof
Breedte buitendans boven op het breedte gema 2,60 m Hoofd
" " onderaan 2,60 m Zelle
Hoogte midden onder gangboord 2,20 m
Opzichten van boekzijde tot op vlak 50 x 50 x 5 y
Verbonden op vlak met een gootlijzer van 50 m De brug
Afstand der opzichten. 500 m een klein
Platen van het vlak 5 m 3 planken
" " de zijden 4 m
" " de gangboord 3 m
Kan het schot 2 m

Kimboekzijde 60 x 60
H oekzijde gangboord en zijde verbonden van
H 6 x 40
Solen in ijzer 4 50 x 25
Luiken. Boven plank in elk 1/2 duim en de andere luiken
planken aedel. luiken tevens 3 persennings
Achteronder. - de stijl onder dans in ~~elk~~ ^{elk}
~~elk~~; paneelen in ~~elk~~ - Plafond in acryl ou
Korinthe; laastrokken in eik.
Het pomptje in ~~elk~~ 1/2 dik zonder persennings

Over in eik. inspet in al. - Deur vooran voor lie
best met baksteen. - Hout, om bakken 3 boomz op de
leggen - Schilderen. rondom twee maal roeien,
Achteronder twee maal vernissen; het Rouwgedeelte
buiten twee maal vernissen. - Het vlak olie met sneeuw in achter
zijden en schotten twee maal grommen; vlak buiten hout
Platen tot op de gemene hoogte, die rest olie volgens
ginsonta.

Beiting geen 1/2 duim met slagen met klamp
Een kop tot de wer met kopete bedag.
Koperie schelen op de pompen met vijgen.
Gebokk bijing van de pompen.
Een buitenboordtrap
Een ruimbrat
Een voor- en achterondertrap

Luiken
13
Achteron
lang 2,14
of 21 cent
Bed 0,90
tusschen
diepte 0,9
tusschen
diepte 0,8
diep op laag
1,60 met
Achteron
eiken
4,63 m in
suddenly
daffe
de 11 onder
volgen
de 11
de 11
de 11

een paar dubbele chamers of clainvri (koper)
Kopere baren of clainvri
een kopere kroes voor de schouw.

een lof voor de impet.

een kopere pot of kroes.

een kopere dorpel.

Drij halfronde latten op de leesten.

De neuz der leeste met koper bekleed.

De kop der roer met koper bekleed.

De verdeeling van achteronder zal door den schipper
afgeven worden.

De dus aangenomen volgers roeijers overrekenend
mits de ton van verschuldigd franken en de be-
taling ouij vormeld.

Jedaan in dubbel te Baerode den 21 Decem ber 1909
De schipper verlaars met tekening tekening dan
met een stuis.

Schets van den spitsbak.

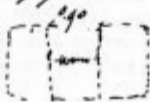


De steek van het pantjen, niet te veel afkomen
aan den steven achter oogen.

de roef oogen.

De roef 0,15 met. smaller maden als gewoonte
Quirz voor lofgaten

Roefingboort tegen 't schof en 't rijen.
Gentel dekslopper.



Schipper Jan - Hendrik vertelt (verder):

De ganse dag hebben we dan verder gestapt in de richting van Hasselt, zoveel mogelijk binnenbanen gebruikend om aanvallen van vliegtuigen te vermijden. Toen we tegen de avond, na 40 kilometer, in Hasselt over de brug van het Albertkanaal stapten voelden we ons opgelucht want we dachten veilig te zijn.

Het Rode Kruis zorgde voor onze opvang in een school waar ook soep met boterhammen gereed stonden. Die nacht sliepen we heel weinig en slecht. Het artilleriegeschut dat we eerst in de verte hoorden kwam steeds dichterbij.

s'Morgens rond zeven uur kregen we bevel om naar het station te gaan waar een trein gereed stond om ons naar Brussel te voeren. Er werd gezegd dat de Pruisen het Albertkanaal waren overgestoken. Met de moed in onze schoenen zijn we op de trein gestapt. We waren nauwelijks een half uur aan het rijden toen plots de trein remde uit volle kracht. We stonden midden in een open veld. Boven ons hoorden we een hevig luchtgevecht tussen Duitse en Belgische vliegers. We waren met zovelen als mogelijk onder de trein gekropen om dekking te zoeken. Een Duitse Stuka kwam naar de trein gedoken en opende het vuur. Een grote paniek ontstond en velen vluchtten in het veld. Het vliegtuig keerde een tweede maal terug maar vloog nu zeer laag over de trein. We dachten dat dit ons einde was maar het vliegtuig waggelde met zijn vleugels terwijl het over onze hoofden vloog. De piloot had waarschijnlijk gezien dat we allen burgers waren en liet ons verder met rust.

Nog drie maal is de trein gestopt maar we zijn nooit meer beschoten geworden.

Toen we in het Noordstation van Brussel aankwamen stond daar reeds een andere trein gereed om ons verder te voeren naar Gent. Daar kregen we onderdak in de Brouwerijschool. Nauwelijks waren we daar aangekomen of een groot luchalarm stuurde ons allemaal naar de schuilkelders. Een hevig bombardement volgde. Toen we na een half uur afwachten terug boven durfden komen vernamen we dat het station was gebombardeerd. Er waren verscheidene doden en gewonden. We hadden weer geluk gehad. Een uur vroeger waren we net uit dat station vertrokken.

Drie dagen later was de vluchtelingenstroom in Gent zo groot geworden dat we weer verder moesten. Er werden vrachtwagens opgeëist en die moesten ons naar Frankrijk brengen.

In Waasten (Warneton) moesten we over de Leiebrug die daar de grens vormt. De Franse grens echter was vanaf die dag gesloten voor Belgische vluchtelingen! De burgemeester van het dorp, mijnheer De Simpel, heeft dan gezorgd dat we allemaal onderdak kregen bij de burgers van het dorp. Wij mochten logeren bij een boer in zijn hooischuur. Dagelijks mochten we gebruik maken van de keuken om warm eten klaar te maken. Alle dagen gingen we proberen of we de brug over mochten naar Frankrijk maar er kwamen geen burgers meer door. We zaten dus in de val.

We waren ongeveer met vijftien mensen bijeen. Enkele schippersfamilies en een paar bevriende families uit Eisden.

Ondertussen hoorden we op de radio hoe ons leger steeds maar moest terugtrekken. De Duitsers naderden snel en wij konden niet meer weg.

De boer waar wij logeerden had zelf drie kinderen en zijn kelder was natuurlijk te klein om ons allemaal tot schuilplaats te dienen. Daarom hebben we (zowel mannen, vrouwen als kinderen) een schuilplaats gegraven in de tuin achter de stallen. Het was een put van een meter op drie en anderhalve meter diep. Als dakbescherming kregen we van de boer enkele golfplaten waarover we de aarde gooiden die uit de put was gekomen. Ik moet zeggen dat het ons een veilige plaats leek. Zonder deze put hadden wij het nooit overleefd...

Op zondag 16 mei werd heel het dorp geëvacueerd door Engelse troepen, die zich overal begonnen in te graven. In de weiden rondom werden kanonnen opgesteld.

We vernamen van de soldaten dat de Duitsers op vijf kilometer waren genaderd. Plots hoorden we een snerpend geluid waarna een ontploffing, een paar honderd meter achter ons. De Duitse artillerie had de aanval ingezet. Vlug zochten we wat spullen bijeen en kropen met z'n allen in onze "abri". Twee dagen en twee nachten hebben we daar in doorgebracht. Achteraf bleek dat we midden in de "Slag aan de Leie" zaten.

Terwijl we angstig luisterden naar het onophoudelijk artilleriebombardement werd er menig Wees-gegroetje gepreveld. Om beurten moest er iemand voorbidden waarna de groep antwoordde. Na de eerste nacht onder de grond begonnen we (vooral de kinderen) te verlangen naar water. Tijdens een rustige periode ben ik dan met de buurman naar de boerderij gelopen en hebben daar enkele emmers water gepompt. Nauwelijks waren we terug in de bescherming van onze schuilplaats of de beschieting herbegon. We hadden weer even geluk gehad.

De schrik die we uitstonden had ons doen vergeten dat we moesten eten. Tegen de tweede avond (toen het buiten wat rustiger geworden was) begonnen we toch honger te krijgen. Met enkele mannen zijn we dan terug naar de boerderij gelopen en daar merkten we dat de boer en zijn familie weg waren. De koeien waren verschrikt in de weiden gevluht en menig dier lag reeds dood verspreid in de weiden. In de boerderij vonden we brood en een stuk spek. Veel was het niet voor vijftien mensen maar we waren ermee getroost.

Die tweede nacht zal ik nooit in mijn leven vergeten. Rond twee uur ongeveer begon er een artillerieduel tussen de Duitsers aan de overkant van de Leie en de Engelse troepen naast ons. Honderden granaten zijn rondom ons ontploft. De damp van buskruit was tot in onze schuilplaats doorgedrongen, de grond trilde onophoudelijk. Dit zou ons einde worden, dachten we. Er bleef ons niets anders over dan te bidden; dat deden we dan ook zonder enige pauze.

Rond vier uur in de morgen hoorden we motorengeronk en zagen hoe de Engelse troepen, met enkele vrachtwagens en een kanon dat niet stukgeschoten was, vertrokken. De beschieting viel stil. Na een tijdje ging de buurman polshoogte nemen en kwam na enkele minuten terug met het bericht dat heel de boerderij kapotgeschoten was. Alle beesten lagen dood in de weide. Er was geen soldaat meer te bespeuren. We overlegden wat ons te doen stond. Na een uur was het volledig klaar en zijn dan heel voorzichtig uit onze schuilplaats gekropen. In de verte zagen we plots een man op de fiets die naar ons toe kwam gereden. Het was de burgemeester die ons vertelde dat de Duitsers in het dorp waren en dat het Belgische leger zich had overgegeven. Het was dinsdag 28 mei, het einde van de 18-daagse veldtocht!

De oorlog was voor ons gedaan, zei hij. Hij vroeg ons naar het dorpscentrum te gaan en ons daar aan te geven in het gemeentehuis. Toen reed hij verder op zoek naar dorpingen en vluchtelingen die in de omgeving weggestoken zaten. Ik heb die man altijd bewonderd voor zijn moed en bezorgdheid voor zijn mensen.

Op onze weg naar het dorp zagen we hoe het gevecht had huisgehouden. Overal in de grachten lagen lijken van Engelse soldaten. Er was geen huis dat niet kapotgeschoten was en honderden koeien en paarden lagen overal in de weiden. Op het dorpsplein lagen ook enkele dode burgers die door hun familieleden of burens werden weggedragen. Plots kwam er een motorfiets aangereden met, rechtopstaand, in het zijspan een Duitse officier. Toen deze de situatie had bekeken kwam hij naar ons toe. Hij vroeg in een gebroken Frans of we nog Engelsen hadden gezien. Vermits we op onze reizen naar de Ruhr een aardig mondje Duits hadden geleerd antwoorden we hem in zijn eigen taal. De officier was zeer verwonderd Duits te horen en vroeg ons waar we vandaan kwamen. Als we hem verteld hadden dat we vluchtelingen en "Schiffmann" waren uit Limburg liet hij onmiddellijk een vrachtwagen, die verse troepen had aangevoerd, naar ons komen. We moesten instappen "Und schnell nach Haus" zei hij.

Die dag hebben we nog enkele keren van vrachtwagen moeten verwisselen maar tegen de avond waren we toch tot Nijvel geraakt. We kenden ondertussen de truuk.

We gingen met ons beste Duits naar een of andere officier die we tegenkwamen en vroegen hem of het mogelijk was om ons mee te nemen als er een voertuig richting Limburg reed. Sommoesten we een halve dag wachten en we kregen dan onderdak bij vriendelijke burgers. Mijn vrouw had er gelukkig aan gedacht al ons geld van boord mee te nemen. Daardoor konden we toch aan wat eten geraken want alles begon gerantsoeneerd te worden. We hebben ook een hele dag moeten wachten op een vrachtwagen. Dat was in Hakendover tegen Tienen. Daar hebben we toen een kolonne Belgische krijgsgevangenen zien voorbijstappen. Dat duurde zeker vier uur lang. Hoeveel soldaten zouden dat niet geweest zijn? Dat was op 1 juli. We zijn die avond terug thuis gekomen nadat we juist drie weken op de vlucht waren geweest.

Toen we op het kanaal aankwamen zagen we dat onze schepen nog allemaal drijvende waren. Toen kregen we toch wel de tranen in onze ogen. We voelden ons gelukkig omdat we het er levend van afgebracht hadden en daarbij was ons schip, waar we zolang voor gewerkt hadden, niet gezonken. Er waren reeds verscheidene schippers aan boord van hun schepen en van hen vernamen we dat ze maar één week weg waren geweest omdat ze niet achter het Albertkanaal waren geraakt. Ze vertelden ons ook dat er plundersaars waren geweest die op de schepen, die verlaten lagen, alles weghaalden wat bruikbaar was. Bij de buurman hadden ze zelfs een marmeren schouw in het achteronder uitgebroken. Deze vandenstroken waren gestopt toen enkele schippers terug waren gekomen en de wacht hielden op de schepen.

Ik moet zeggen dat bij ons maar één venster kapot was en dat we enkele kogelgaten in de roef hadden. Men vertelde ons dat de gevechten aan de Zuid-Willemsvaart maar enkele uren geduurd hadden en dat de Duitsers tegen de middag reeds een noodbrug hadden aangelegd waarover ze de troepen en het materiaal naar het front voerden. Die noodbrug lag er nog steeds en mocht nu ook door de burgers gebruikt worden.

's Anderendaags zijn we dan naar de gemeente gegaan om onze rantsoenenbonnen te gaan halen en om aan wat eten te geraken. Zo hebben we nog vier maanden in Eisden gelegen want van varen was voorlopig geen sprake met al die kapotte bruggen in het water. We hadden dus veel tijd om aan ons schip te werken en ik durf zeggen dat den 'Henri' nooit zo geblonken heeft als toen.

Toen het kanaal vrij was gemaakt kregen we bevel van de 'Wehrmacht' om naar Antwerpen te varen en van daar zouden we naar Rotterdam moeten waar ze alle schepen de kop afbrandden en half vol beton gaten om de tanks te vervoeren die Engeland gingen veroveren. Ik heb dan het stuurrad van ons schip afgebroken en bij mijn zuster aan de wal in Eisden weggestoken. De oorspronkelijke helmstok van het schip (het was in Baasrode gebouwd in 1913) lag nog in het herft. Ik heb die terug gemonteerd omdat ik gehoord had dat schepen zonder stuurrad werden afgekeurd. En zo is het gegaan ook. Ik heb een reisje voor niks naar Rotterdam gedaan maar toch met de schrik op het hart want ge weet maar nooit.

De rest van de oorlog zijn we aan groot gevaar ontsnapt. Ons schip is maar één keer beschoten geweest (dat was in Luik) en voor de rest hebben we rustig gevaren, vooral in de Kempen want daar was er nog wat voorraad aan graan, boter en patatten op te doen.

Dank zij ons schip hebben we nooit honger gehad en als het nog eens oorlog zou worden dan ga ik onmiddellijk weer varen, ook al ben ik nu 86 jaar!



Het Scheepvaartmuseum en INTERNET.

Over ons museum en de vroegere scheepswerven van Baasrode vinden we ook informatie op Internet.

Internet is een wereldwijd toegankelijk computernetwerk waar een ruim aanbod aan informatie te vinden is.

Om toegang te verkrijgen tot dit netwerk dient men zich aan te sluiten aan een "Internet-leverancier" (eng.: provider). Dit zijn maatschappijen die, mits betaling, (ongeveer 9000 Bfr per jaar) een toegang verschaffen tot dit netwerk. Je moet dan natuurlijk beschikken over een computer en een modem die beiden ervoor zorgen dat de informatie op een leesbare vorm uit jouw telefoonlijn komt. Ook een telefoonaansluiting heb je ervoor dus nodig. Dit lijkt allemaal een beetje omslachtig, toch groeit het aantal mensen die aldus aangesloten zijn gestaag.

Op die wijze kan je wereldwijd aan informatie geraken. Anderzijds kan de informatie die je aanbied ook wereldwijd worden bekeken. De mogelijkheden zijn dus enorm.

Om een beetje orde te houden in deze overrompelende informatiestroom wordt aan elk bericht een adres gekoppeld waar men deze informatie kan (terug-)vinden. Op dit ogenblik ken ik twee adressen waar ons museum aan de orde komt:

<http://www.microware.be/dd/scheep.htm> opgemaakt door de heer Eddy Impens en

<http://www.INnet.net/hemaco/schepen.htm> opgemaakt door de heer Toon Van Daele.

Hieronder volgt een korte samenvatting van de inhoud van deze "sites" (de Engelse term voor de plaatsen waar de informatie is opgeslagen.)

<http://www.microware.be/dd/scheep.htm>

"De oudste scheepswerf voor metalen scheepsbouw van het Europese vasteland"

Dit artikel heeft het over volgende onderwerpen:

- De industrieel-archeologische waarde.
- De geschiedkundige waarde
- De cultuur-historische waarde
- Museumactiviteiten
- Info: - Contactpersonen
- Ligging

Bovendien worden drie mooie foto's aangeboden: De voorgevel van ons museum, een opname van een scheepsmodel en een zicht in de grote getijdedok achter het museumgebouw.

Dit is een informatief en belangrijk artikel van tweeënhalve bladzijde waarop zelfs ons logo (den Bosteroeneir) is opgebracht.

<http://www.INnet.net/hemaco/schepen.htm>

"Dendermonde, Industriële archeologie, SCHEPEN"

Dit is een korter bericht van ruim een bladzijde dat echter een duidelijk chronologisch beeld schetst van het ontstaan van de scheepsbouw aan onze Scheldeoever. Ook hier siert een mooie foto genomen vanaf de linkeroever (Kastel) en waarop zelfs twee werven te bekijken zijn namelijk Van Praet en Van Damme. Alhoewel ons museum en onze werking niet uitdrukkelijk worden beschreven, besluit de maker van deze "site" met volgende boodschap:

'Ons rest enkel nog dit belangrijke patrimonium voor de toekomst te behouden en veilig te stellen. De scheepswerven van Baasrode waren immers eeuwenlang het hart van deze Scheldegemeente.'

Hulp, informatie en duplicaten in verband met deze internet-info is te bekomen bij Fons Daelemans (tel/fax: 052/33.60.49, E- mail adres: f.daelemans@tornado.be)



Museum- Nieuws

Enkele van onze nieuwste aanwinsten

De bibliotheek van het museum (waarvan elk 'werkend lid' gratis gebruik kan maken) is het laatste jaar verrijkt met enkele markante boeken:

KUNST IN HET KIELZOG : het maritieme leven in de Nederlandse kunst / F. Bellec, PH. Bosscher en A. Erfmeijer. - Zutphen, De Walburg pers

Aan de hand van talrijke reproducties, tekeningen, schetsen en schilderijen wordt een historisch overzicht gegeven van de Nederlandse zeevaartkunst door de eeuwen heen.

Een boeiend boek dat vlot leest (zowel in het Nederlands als in het Frans want de tekst is tweetalig) en dat rijk geïllustreerd is met op elke bladzijde minstens één afbeelding van een schilderij of een tekening. Een aangenaam tijdverdrijf, zo'n boek!

HET WERKEN MET TOUW EN STAALDRAAD voor de beroeps- en pleziervaart / Kaj Lund. - Schoten, Westland

Op een beknopte en zeer duidelijke manier leert dit boek ons alles over touwen en kabels, over splitsen en sjoeren. Een leerrijke handleiding; een 'must' voor elke schipper!

SCHEPEN BIJ DE VLEET : maritieme musea in Nederland en België. - De Bataafse Leeuw. - 234 p. - ill.

Dit boek geeft een uitgebreid overzicht van de musea met maritieme objecten. Ook het scheepvaartmuseum van Baasrode is in dit werk ruim vertegenwoordigd. Het interessante boek kost slechts 920 BEF en kan via de VZW-leden besteld worden. Een waardevol boek voor mensen met een hart voor het maritieme!

HET BELEIDSPAN VAN DE VZW SCHEEPVAARTMUSEUM

Deze brochure geeft een duidelijk overzicht over de toekomstperspectieven van de VZW Scheepvaartmuseum Baasrode.

Alle bevoegde officiële instanties kregen een exemplaar toegestuurd. Geïnteresseerde sympathisanten van ons museum kunnen een brochure aanvragen voor de prijs van 50 BEF.

NOTEER OOK dat er op de bovenverdieping van ons museum een 'cartotheek' werd ingericht waarin zich meer dan 1000 plans van schepen en scheepsmotoren bevinden. Ook deze zijn gratis ter inzage voor onze leden.

Van de volgende plans worden kopijen te koop aangeboden:

Sleepspits:	500 Fr	Luxemotor	500 Fr
Torpedospits	500 Fr	Kofschip	500 Fr
Sleepboot	500 Fr	Klipperaak	2 X 800 Fr



Gezocht...gevonden

Onlangs werd onze collectie aangevuld met een 'STRANGENDREG', afkomstig van de 'Lambertine' (een kempenaar die tot in 1986 als sleepschip heeft gevaren).

De strangendreg is een typisch object uit de sleepvaart. Tijdens het slepen op de Rijn liet de sleepboot voor elk getrokken schip een sleeptros of strang uitlopen. De eerste schipper maakte er eentje vast en viste de andere (twee of drie naargelang het aantal schepen) met de strangendreg omhoog. Dan werden deze strangen in een grote haak van voor naast het schip gehangen. Deze 'BRETTELHAAK' zorgde ervoor dat de sleeprossen (die soms 500 en meer meters lang waren) niet over de bodem schuurden.

Nu zijn we op zoek naar zo'n 'brettelhaak'. Wie kan ons dat bezorgen? Wie kent een schipper die zo'n werkeloze brettelhaak nog in zijn 'herft' heeft liggen?

Wij kijken vol (blijde) verwachting uit naar de milde schenker die ons museum met zulk een prachtig voorwerp rijker maakt!

De "Turc" ligt te koop

Baasrode 1925.

Op de werf van Van Damme lopen twee (sommigen zeggen drie) zusterschepen van stapel, 2 of 3 hoogaarzen gebouwd als jacht:

- 1) de TURC, gebouwd in opdracht van de modezaak CRAHAY uit Antwerpen
- 2) een schip gebouwd voor Indonesië en dat jaar nog vanuit Rotterdam verscheept naar Surabaya.

In die jaren was het een jaarlijkse traditie om op de Schelde de Scaldispijs te varen met platbodems.

Een legendarische figuur was Leon Huybrechts die met de JETTY de meest geduchte concurrent was.

Zo kwam de heer CRAHAY op het idee een even snel schip te laten bouwen. Dat moest de TURC worden.

Het schip werd getekend en gebouwd onder de leiding van 'Mentjen' Annemans.

De lengte van de hoogaarzen bedraagt 12.53 m, de breedte 4 m. De plaatdikte bedraagt 6 en 5 mm en het totaal gewicht is 18 ton.

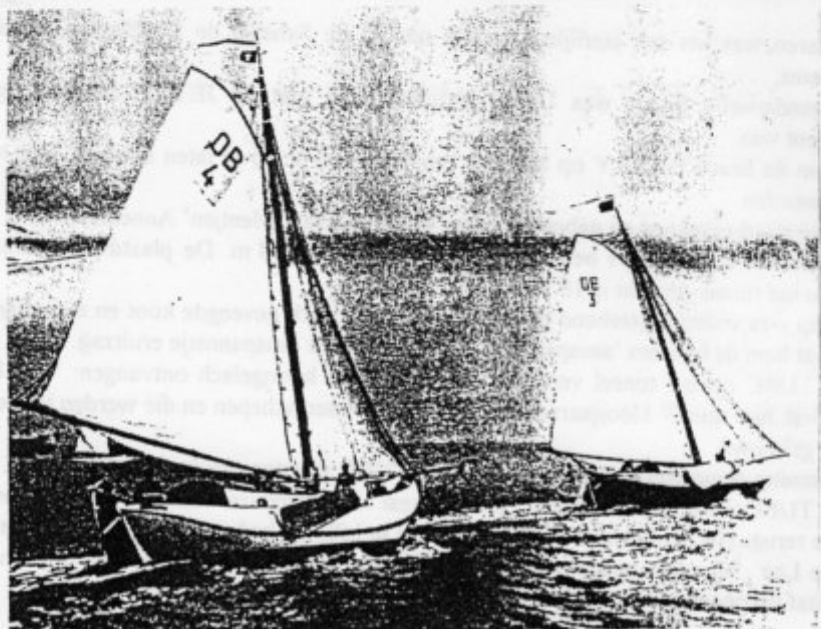
Het schip was volledig getekend op snelheid met een sterk geveegde kont en een uitgesproken zeeg, wat hem de bijnaam 'sauspan' gaf, zoals een antiek sauspannetje eruitzag.

Als de TURC op het toneel verscheen, werd hij met hoongelach ontvangen: 'wat komt die ijzeren bak hier doen?' Hoogaarzen waren immers vissersschepen en die werden in die tijd nog in hout gebouwd.

De stemming sloeg wel om toen bleek dat de TURC minstens zo snel was als de JETTY. Zo was de TURC verschillende jaren de overwinnaar in de fameuze wedstrijd van Antwerpen naar Bath en terug. Het schip had zijn vaste ligplaats in Lillo en had van 1927 tot 1940 als schipper Staf De Lee, bij velen onder ons nog bekend geweest als 'manusje doe al' in de haven van Lillo. Staf verongelukte in 1971 door van een schip te vallen dat op de wal stond.



aan naar de tachtig en het varen en onderhouden van het schip wordt hem te zwaar.
rom heeft hij het schip aan zijn geboorteplaats aangeboden.
zijn uiteraard geïnteresseerd maar de prijs ligt nog wel even boven ons budget.
chten en dan... kopen maar!



Kunst in het Scheepvaartmuseum

In de inkomhal, rechtermuur, vinden we twee waardevolle tekeningen van Isidore Meyers. Het zijn vlugge potloodschetsen (een breiende vrouw die wacht op de schepen die in aantocht zijn en een Brabantse boot tegen de wal) die vermoedelijk gediend hebben als voorontwerp voor een schilderij.

Isidore Meyers werd geboren te Antwerpen op 14 februari 1836. Op veertienjarige leeftijd werd hij ingeschreven aan de Antwerpse academie als leerling van Jacob Jacobs, een bekend landschap- en marineschilder.

Als negentienjarige reist Meyers (in 1855) naar Parijs waar hij het realisme leert kennen, later evoluerend tot het impressionisme.

Na zijn terugkeer geraakt hij bevriend met Jacques Rossels, een andere Antwerpenaar die ondertussen (in 1865) directeur is geworden van de Koninklijke Academie van Dendermonde. Dank zij deze vriendschap wordt Isidore Meyers leraar te Dendermonde waar hij o.a. Franz Courtens onder zijn leerlingen mag tellen.

Vanaf dat ogenblik worden Meyers en Rosseels de grondslagleggers van de 'Dendermondse Schildersschool'.

Meyers huwt in 1872 op zesentwintigjarige leeftijd te Hamme maar gaat in Buggenhout wonen. Nu zoekt hij zijn artistieke inspiratie in het Scheldeland. Vele riviergezichten met scheepjes en landschappen met hoefjes zien het licht. In het stadhuis van Dendermonde hangt een schilderij uit deze periode: 'Koordendraaiers te Hamme'. Ook in Antwerpen (Koninklijk Museum voor Schone Kunsten) en in Brussel (in de Senaat: 'Ondergaande Zon' en in de Koninklijke Musea voor Schone Kunsten: 'Maneschijn') vinden we de werken van Isidore Meyers terug.

Met zijn vlotte penseeltoets, zijn pastueus verfgebruik en zijn rijk koloriet mogen we Meyers gerust beschouwen als een van de voornaamste vertegenwoordigers van de Dendermondse School.

Vanaf 1889 vestigt de gevierde kunstenaar zich te Brussel waar hij overlijdt in 1916 (80 jaar).

* * *

In zaal 3 hangt, links naast de schouw, een groot schilderij 'Zicht op de Schelde te Baasrode' van Prosper Bosteels.

Deze kunstenaar werd geboren te Buggenhout op 21 december 1881. Hij werd onderwijzer naar studeerde nadien verder voor architect. Pas daarna leerde hij schilderen bij Willaert in Dendermonde en Jan Willem Rosier te Mechelen. Hij was ook een goede vriend van Isidore Meyers en deze drukte samen met Franz Courtens een stempel op de kunstschilder. Toch is Bosteels geen typische vertegenwoordiger van de Dendermondse School. Zijn opleiding tot architect heeft duidelijk sporen nagelaten. De thema's van Bosteels (Kempische heide, Dendermondse polders en dijken en scheldegezichten) zijn wel Dendermonds maar de strenge compositorische opbouw van zijn schilderijen en de logisch bestudeerde kleurharmonieën brengen hem dicht bij Cézanne.

Bosteels stierf te Buggenhout op 5 juli 1964.

* * *



Wist U dat?

In 1758 werd voor de eerste maal het Engelse fregat 'Alarm' beneden de waterlijn volledig met koper bekleed.

Houten schepen vielen altijd ten prooi aan de vernielingen van de 'Teredo Navalis', een worm die lange kokervormige gaten in het hout boort, soms wel tot 90 cm lang en 2 à 3 cm doorsnede.

De eerst die een remedie had was Sir John Hawkins, die het onderwaterschip liet bedekken met een laag vilt, tesamen met een mengsel van haar en teer. Daarover spijkerde men een dubbeling van iepenhout planken. Dit was natuurlijk zeer tijdrovend en duur. De Fransen en de Nederlanders pasten deze methode reeds in het begin van de jaren 1700 toe.

De 'Santa Maria', het schip waarmee Columbus naar Amerika voer, was nauwelijks 24 meter lang en 8 meter breed met een diepgang van 2.10 meter en ongeveer 202 ton. Het was (volgens het scheepsdagboek van Colombus) een zwaar en log schip en was bemand met ongeveer 40 koppen.

De eerste die op het idee van een 'stoomschip' kwam was waarschijnlijk de Franse natuurkundige Denis Papin (1647 - 1712). In 1695 construeerde hij een stoommachine waarmee hij de schepraderen van een boot kon doen draaien. Met deze boot bevoer hij in 1707 de Fulda, van Kassel tot Münden.

In Aalst en in Dendermonde bestaat nog de straat 'Tragel'. Een tragel was vroeger een 'jaagpad', d.w.z. de weg naast een waterloop.

Volgens een wet van 1805 moet het jaagpad steeds op de linkeroever van de rivier of het kanaal liggen.

Wie weet het nog?

Als u ooit nog eens in Luik over de 'Pont Atlas V' rijdt, dan moet u toch eens halt houden en de plaket gaan bekijken die op deze brug is aangebracht. U zult dan het verhaal kunnen lezen van kapitein Jules HENTJENS die met zijn sleepboot 'Atlas V' in de nacht van 3 januari 1917 de Maas is afgevaren naar Nederlands Eysden. Hentjens had 103 vluchtelingen aan boord (waaronder ook enkele Belgische officieren van de Geheime Dienst) en voer onder de beschieting van de Duitse bezetter dwars doorheen de ketting die in Visé over de Maas was gespannen.

De vroegere 'Pont Coronmeuse' heeft daardoor haar naam verloren en de brug heet nu 'Pont Atlas V' ter herinnering aan de heldendaad van Jules Hentjens en zijn sleepboot.





Boven Water Bened Maken

Semestriëel tijdschrift - 1e Jaarg

1996

Colofon

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

Verantwoordelijke uitgever :

VZW Scheepvaartmuseum Baasrode

Redactieadres :
St Ursmarusstraat 107
9200 Baasrode

Tel/Fax.: 052/33.60.49



Scheepvaartmuseum

VZW
St. Ursmarusstraat 137
9200 BAASRODE