



Provinciale Erfgoedsite scheepswerven Baasrode

VZW Scheepvaartmuseum Baasrode

Nieuwsbrief september 2020

[Uitschrijven nieuwsbrief](#)

Provinciale Erfgoedsite scheepswerven Baasrode

Sint-Ursmarusstraat 137

9200 Baasrode

www.scheepvaartmuseumbaasrode.be

info@scheepvaartmuseumbaasrode.be

Tel: 052-34 30 34

Nieuwsbrief VZW Scheepvaartmuseum Baasrode 2020-3

Inhoud:

1. Voorwoord van de voorzitter
2. Het verhaal van de houten waal
3. Werken op de site
4. Onze botter Rosalie
5. Aanwinsten



1. Voorwoord

Eind september speelt corona nog steeds een rol, zij het enigszins afgezwakt, bij het organiseren van onze activiteiten.

Op zaterdag 5 september is eindelijk de statutair verplichte algemene vergadering doorgegaan.

Dezelfde dag nog werd, na maanden, de jubileumtentoonstelling geopend en het jubileumboek voorgesteld. Verder in deze nieuwsbrief meer hierover. Open MonumentenDag van 13 september kon wél doorgaan maar met zeer strikte voorwaarden, de Scheldefeesten daarentegen werden dan weer verboden. En zo beleven wij een jaar zoals wij er nog nooit een gekend hebben, maar wij slaan er ons door.

Hopelijk stabiliseert de boel zich en kunnen wij volgend jaar, zij het na een prik, de zaken op een normale manier laten verlopen.

Van harte veel leesplezier, beste vrienden.

Jan Annemans

Voorzitter SMB

2. Het verhaal van de houten waal.

Van de heer Bos uit Nederland kregen wij een verhaal doorgestuurd dat zéker de moeite waard is om gepubliceerd te worden.

Achiel Triempont heeft het verhaal verlucht met enkele foto's uit ons eigen archief.



Vrachtschepen zonder motor.

Het vervoer van goederen door de eeuwen heen.

Toen de bevolking in ons deel van Europa het in de middeleeuwen economisch gezien iets beter begon te krijgen ontstond er min of meer automatisch een grotere vraag naar onderlinge uitwisseling van goederen (dus handel).

Het daadwerkelijk uitwisselen van goederen kan op veel verschillende manieren gebeuren. Kleine zaken zoals sieraden, kunstvoorwerpen, schilderijen of andere kleine gebruiksgoederen kunnen gemakkelijk aan een andere persoon worden overgedragen, maar met grotere zaken of volume goederen zoals landbouwproducten, zand, grint, stenen, kolen, hout of grote voorwerpen gaat dat niet meer. Over korte afstand kon dat vaak nog wel met paard en wagen vervoerd worden, maar voor langere afstanden was dat geen oplossing en moest er iets anders op worden gevonden. En dat anders was in die tijd het vervoer d.m.v. van schepen. En zodoende kwam het dat er heel vroeg in de geschiedenis al veel goederen over water werden getransporteerd. Daarvoor werden de bestaande natuurlijke waterwegen gebruikt zoals grote rivieren de Rijn, de Maas en de Schelde of andere vaarten of meren. Ook de verschillende landelijke overheden stimuleerden de handel en dus het

vrachtvervoer per schip door het aanleggen van met de hand gebouwde kanalen, die steden en dorpen met elkaar gingen verbinden. Al met al was er in het begin van de 19de eeuw al een vrij dicht netwerk van bevaarbare Europese waterwegen ontstaan. Al die waterwegen, die over verschillende gebieden in Europa waren verspreid, hadden vaak hun eigen specifieke kenmerken wat betreft stroming, breedte, diepte en niet te vergeten eventueel ingebouwde sluizen. De op die vaarwegen gebruikte vrachtschepen waren meestal in lengte, breedte en diepgang aangepast en kregen daardoor vaak hun eigen specifieke kenmerken. Zo ontstonden er veel soorten verschillende schepen, die wel of niet op een bepaald traject konden worden ingezet. Het vrachtschip, waar dit artikel over gaat, werd een Houten Waal genoemd en was in die tijd zo rond 1900 bij ons erg populair omdat er veel mee werd gevaren naar en van Frankrijk, waar de kanalen en tunnels en vooral de daarin geplaatste sluizen, nogal klein van afmeting waren.

Transport over water

Wat heb je nodig om transport over water, in dit geval de binnenwateren, te kunnen verrichten? Het is nogal duidelijk, in de eerste plaats kanalen, vaarten, meren en rivieren en dan vooral wind om vooruit te kunnen komen.

Die eerste zaken zijn door de mens op de een of andere manier wel te regelen, maar voor de wind ben je afhankelijk van de natuur. Motoren waren er toen nog niet en men maakte zoveel mogelijk gebruik van windkracht, maar ook dat vlotte niet erg op de bochtige kanalen en rivieren die zich door het landschap kronkelden. Het was vaak zeer moeilijk om er te zeilen en meestal onmogelijk.

De voortstuwing van het schip was destijds het grootste probleem en er bleef maar één mogelijkheid over, het schip moest worden getrokken of geduwd.

Daartoe werden er langs de kanalen en rivieren de zo genoemde jaagpaden aangelegd waar mensen en dieren konden lopen om een schip door het water te kunnen trekken. Je kunt het je niet meer voorstellen, maar zo werden vele eeuwen lang de meeste goederen over de lange afstand vervoerd !

Spierkracht van mens of dier ?

Wat kwam ervoor in aanmerking om een schip door het water te trekken? Dat was natuurlijk de mens. Vaak was het de bemanning van het schip, waaronder altijd veel vrouwen en vaak kinderen, die dit zware werk moesten verrichten. Om op snelheid te komen (zo rond 4 km per uur) was een moeilijk en zwaar karwei, maar als die snelheid eenmaal was bereikt was de benodigde trekkracht niet meer zo groot. Toch moest je er wel een groot uithoudingsvermogen voor hebben, want het 'jagen', zoals dat genoemd werd, duurde uren aan een stuk. De mensen kregen een gareel aan dat met de jaaglijn was verbonden aan de mast op het getrokken schip. De schipper zelf bleef aan boord om het roer te bedienen maar hij moest er vooral voor zorgen dat het schip niet tegen de wal werd getrokken. Dat was het zwaarste werk en dat werd gedaan door de schipper zelf.

En op die manier verliep het transport, met een kalme snelheid van een 3 à 5 kilometer per uur in normaal stilstaand water. In rivieren met een sterke stroming lag het wel even iets anders! Je kunt wel uitrekenen hoelang een reis verliep als er naar een grote stad moest worden gevaren die enkele honderd kilometers ver lag.

De jaagpaden.

Langs die jaagpaden stonden op verschillende afstanden cafeetjes, waar je kon rusten, en wat eten. Mensen die beroepshalve de schepen trokken 'jagers' genaamd, konden ook in die café's worden ingehuurd door een schipper. De prijs hing af van de grootte van het schip en de afstand. Die 'jagers' hadden geen bijzondere kennis nodig, waar het op aan kwam was dat men uren kon blijven trekken. Het was een belangrijke groep mensen in die tijd ,die zelfs toen al een eigen beroepsgroep hadden, die opkwam voor de belangen van hun leden!

In het algemeen werd er tijdens de middag een twee uur durende pauze ingelast zodat men kon eten en rusten om weer op sterkte komen.

Onnodig te zeggen dat er weleens problemen ontstonden met deze manier van "jagen" en veel schippers verkozen dan ook het trekken te laten doen door paarden die gemend werden door een voerman. Ook die kon je huren bij de verschillende café's aan het jaagpad. Sommige schippers hielden zelf een of twee paarden (of ezels) en konden zich dan zelf redden. Die paarden hadden hun stal aan boord van het schip, waar ze konden verblijven als er niet gevaren werd. Een groot nadeel van het houden van eigen paarden was dat je die beesten moest blijven voeren ook in de perioden als er niet gevaren werd, door gebrek aan vracht of in winterse omstandigheden als het water was bevroren.

De paarden ,maar ook de mensen, werden met behulp ,van een speciale lange loopplank van en op het schip geholpen. De paarden werden dan in hun box in het ruim getakeld.

In het begin van de 20ste eeuw had je In Frankrijk zelfs lange kanalen waar het jaagpad was voorzien van rails waar een kleine locomotief kon zorgen voor het trekken van een of meerdere schepen. Ook die werden dan lokaal ingehuurd. Toen er veel later sleepboten ontstonden met dieselmotoren werden die vooral gebruikt voor het tegen de stroom in trekken van schepen op snel stromende rivieren.

Die hele scheepstrekkerij was een bijzonder moeilijk en omslachtig werk omdat er altijd een lijn liep van het schip naar de jagers op het jaagpad. Hoewel die lijn bij het getrokken schip hoog was geplaatst moest er toch goed op worden gelet bij het passeren van schepen die langs de oever lagen of andere objecten. Voor elkaar passerende schepen, die allen aan dezelfde kant van het water voeren omdat er slecht één jaagpad per kanaal was, ontstonden er situaties waar verschillende voorschriften voor bestonden, waar de schippers zich aan moesten houden. Bij het varen onder bruggen moest er eveneens geïmproviseerd worden, vooral als er onder de brug geen jaagpad aanwezig was, evenals bij een aftakking van een kanaal. Het vakmanschap van de schipper was van groot belang voor een soepele en veilige vaart.

De jaagpaden. vervolg

elke schipper kans had om aan de beurt te komen. Het zorgen voor een 'evenredige vrachtverdeling' noemde men dat systeem. Het was natuurlijk de schipper zelf die bepaalde of hij een bepaalde aangeboden lading wel of niet zou willen vervoeren naar een opgegeven plaats. Hij was het ook die de vrachtprijs accepteerde of afwees. Trouwens alle kosten voor het jagen onderweg, de kosten voor het schutten, het onderhoud, de verzekeringen, afschrijvingen of reparaties en vernieuwingen aan zijn schip waren zijn verantwoordelijkheid. Het was een hard leven in die tijd met geen vrije tijd en geen luxe.

Toch waren de schippers trots op hun schip, dat niet alleen voor hen een woning was maar ook hun bron van inkomsten betekende.

Het leven aan boord

Het schippersgezin verbleef aan boord. Zo rond de eeuwwisseling (1900) moesten de kinderen i.v.m. de leerplicht minstens 4 jaar naar school en kwamen dan vaak terecht op de daarvoor ingerichte schippersscholen. De vakanties brachten ze meestal door aan boord.

Men woonde in de roef. Bij de Houten Waal bevond de roef zich zo ongeveer in het midden van het schip. Hij was een 5 m breed en een 2,5 m lang, zodat de totale leefruimte een 12,5 m² bedroeg. Daar moest de hele schippersfamilie, soms inclusief een knecht, het mee doen! Iedere vierkante centimeter werd dan ook gebruikt.

's Nachts sliepen de schipper en zijn vrouw in een soort alkoof, terwijl overal elders de kinderen een plaatsje vonden. De kleinste kinderen sliepen vaak in schuifladen, die boven elkaar waren aangebracht. Wij kunnen het ons niet meer voorstellen hoe een schippersgezin in zo'n kleine ruimte kon leven! Ja, en van overheidstoezicht op het wooncomfort was er toen nog geen sprake!

Die schippersvrouwen van toen verdienen dan ook onze hoogste waardering want ze speelden het toch maar voor elkaar om hun vaak vele kinderen toch netjes en veilig op te voeden onder vaak onmogelijke omstandigheden!

Het leven aan boord werd bepaald door de activiteit van het moment. Als er gevaren werd, was meestal de hele familie wel in de weer evenals bij het laden of lossen. In tijden van stilstand door het wachten op vracht of ontlading en in de winter als er ijs lag, besteedde men meestal de tijd aan het onderhoud van het houten schip. Men ging ook wel aan wal voor het doen van boodschappen. De schippersgemeenschap was een hechte gemeenschap, men kende elkaar allemaal en men hield, met de beperkte middelen die men toen had, contact met elkaar. Onderweg, als men elkaar tegenkwam werden soms met behulp van een megafoon de nieuwtjes uitgewisseld.

De strijd om het bestaan

In de 20ste eeuw moest de schipper als het schip leeg was zich melden bij de schippersbeurs om op zijn beurt vracht toegewezen te krijgen. De concurrentie was groot en dat systeem zorgde ervoor dat elke schipper kans had om aan de beurt te komen. Het zorgen voor een 'evenredige vrachtverdeling' noemde men dat systeem. Het was natuurlijk de schipper zelf die bepaalde of hij een bepaalde aangeboden lading wel of niet zou willen vervoeren naar een opgegeven plaats. Hij was het ook die de vrachtprijs accepteerde of afwees. Trouwens alle kosten voor het jagen onderweg, de kosten voor het schutten, het onderhoud, de verzekeringen, afschrijvingen of reparaties en vernieuwingen aan zijn schip waren zijn verantwoordelijkheid. Het was een hard leven in die tijd met geen vrije tijd en geen luxe. Toch waren de schippers trots op hun schip, dat niet alleen voor hen een woning was maar ook hun bron van inkomsten betekende.

Zonder transport staat alles stil.

Dat is het huidige credo van het wegtransport. De slogan is nieuw, maar de boodschap die er achter steekt is reeds heel oud en het zijn de schippers van vroeger geweest die over water , eeuwenlang goederen hebben vervoerd en die een grote bijdrage hebben geleverd aan de ontwikkeling van de hele bevolking.

Het einde van vrachtschepen zonder motor.

Toen de eerste kleine scheepsdieselmotoren beschikbaar kwamen, zo rond 1920 veranderde er in de binnenvaart veel. De nieuwe schepen met een motor werden toen van ijzer gebouwd, omdat houten schepen door de voortdurende motortrillingen minder geschikt bleken voor motorisatie. Toch zijn er tot na wereldoorlog II nog vrachtschepen in de vaart geweest zonder motor!

De huidige moderne binnenvaartschepen kunnen in geen enkel opzicht nog worden vergeleken met de oude houten vrachtschepen zonder motor, die eeuwenlang in gebruik zijn geweest. Alles wat er uit die tijd nog over is zijn soms kanalen met jaagpaden die momenteel graag gebruikt worden voor fietstoerisme.

Klaas Bos

Met medewerking van Rodrigue en Myriam Vispoel-Michiels

3. Werken op de site.

De dakwerken aan het atelier Van Praet zijn nog steeds niet afgerond.

Deze werken zijn gestart op 18 oktober 2019 maar hebben héél wat vertraging opgelopen. Het interieur is al bevrijd van de hinderlijke dekzeilen over de machines en de stellingen zijn al weggehaald maar het kleine dak aan de noordkant van het gebouw is nog volop in restauratie.

Hier was het atelier gedekt met totaal verweerd golfplastic, dit werd vervangen



door half-lichtdoorlatende plastic, dit zal op zijn beurt het interieur voorzien van meer licht. In de week van 7 september zijn de restauratiewerken opgeleverd.

Ook de werkzaamheden aan het sleepschip Lauranda lopen vertraging op. Weer tengevolge van de coronamaatregelen moet het ruim van het schip in tweeën gedeeld worden om het publiek te dwingen een bepaalde looprichting te volgen. Ook is er een aanvraag ingediend bij stedenbouw om een nieuwe toegang naar het schip in de dok te realiseren, de bekendmaking hangt aan het raam in de meesterwoning. Op donderdag 27 augustus is er nog een bekendmaking achter de ramen verschenen, de aankondiging van de sloopwerken van de bouwvallige bijgebouwen aan de Scaldis.

Peter en Gaston hebben de laatste hand gelegd aan de inventarisering van al het zware materiaal dat daar ligt opgeslagen, nu is het een kwestie van tijd en veel spierkracht om deze ruimte leeg te halen en het materiaal te sorteren, wat te veel kwaliteit verloren heeft door de toestand van het gebouw zal afgestoten worden, het ander deel van het patrimonium zal verhuizen naar een tijdelijke opslagruimte of afgestaan aan andere instellingen. Onder andere zijn de scheepslijsten die in de houten loods stonden te verkommeren, overgedragen aan het museumschip van Frederic logghe uit Beernem. Ook de “barchot” gaat die weg op. Een aantal bijboten is in dergelijk verval geraakt door de slechte toestand van het dak dat zij ook definitief dienen worden afgevoerd.







Werken aan de toekomst.

Zoals reeds vermeld in vroegere nieuwsbrieven gaat ook het interieur van de meesterwoning Van Damme gerestaureerd worden.

Op dinsdag 4 augustus was er een eerste ontmoeting gepland tussen de stad Dendermonde en het provinciebestuur. Deze vergadering is niet kunnen doorgaan, ook weer door de coronabeperkingen.

Geen nood, uitstel is geen afstel!

In feite kwam dit uitstel helemaal niet ongelegen.

Het is de bedoeling zaal voor zaal aan te pakken, niet alleen de plafonds maar ook de muren en de plankenvloeren, inclusief de onderliggende balken moeten



behandeld, al dan niet vervangen worden.

Dat alles heeft consequenties voor de tentoongestelde collectie, kamer voor kamer zal moeten een andere plaats krijgen, misschien het moment om de gehele opstelling, grondig te herdenken.

De werken aan de Scaldis.

Velen van jullie weten waarschijnlijk niet dat de naam Scaldis gegeven is aan de feestzaal die de parochiale werken gegeven heeft aan de vroegere scheepswerf van Edmond Van Praet. De benedenverdieping was ingericht voor het bewerken van het ijzerwerk, de bovenverdieping voor de houtbewerking.

Hoe het interieur van deze ruimten er gaat uitzien staat nog niet helemaal vast, wél staat vast dat de prachtige gevel van de vroegere werf zal behouden blijven en dus zal blijven deel uitmaken van het rijke, Baasroodse industriële verleden.



4. Onze botter Rosalie

Maandag 17 augustus 2020

Na een onderbreking van een jaar is het dan weer zo ver, rond half tien komen de mensen van Spakenburg de werf opgereden.

Jeroen, Ton en Cuyler komen net uit verlof en gaan er weer een duwtje aan geven.

Na een reis van bijna 200 km hebben de mannen uiteraard recht op een stevige tas koffie en is het overlegtijd. Wat gaat er deze week allemaal gebeuren.

Vorig jaar is de bakboord boeislijn gestrookt. Vandaag wordt, door het uitstroken van het stuurboord boeisel, het schip helemaal mooi symmetrisch. Een heel werkje, niet dat het zó zwaar is maar wanneer de bovenlijn of de zeeg van een schip niet volledig strookt, valt het op en wordt het mooiste schip een lelijk stuk!

De wegeringen.

De wegeringen bij een botter zijn planken die strak het bovenste gedeelte van de dekenpoten afdichten. Zij zorgen, samen met de lanen dat de botter meer zeewaardig wordt.

Enkel botters die over zee gingen kregen lanen, de gewone visbotters hadden ze niet. Om deze wegeringen mooi gestrookt te krijgen moeten de dekenpoten, de spanten die met grote tenen op het bundek staan, perfect uitgelijnd worden, dat is al een meer intensief werkje dat heel wat zweet en kappeling oplevert, maar wel noodzakelijk is.



De wegeringen lopen van tegen het vooronderschot tot het achterdek en zorgen ervoor dat eventueel overslaande golven, via de bun het schip kunnen verlaten en niet diep in het schip kunnen doordringen.

Een bepalend element op het achterschip is de waterbalk. Deze vormt de afbakening van het dekje en zal dus ook bepalend zijn voor de ruimte in de machinekamer. Twee mannen zetten zich aan de voorbereidende werkzaamheden om deze balk mooi geprofileerd uit te hakken.

De mannen sluiten hun activiteiten rond 19.00u.



Dinsdag 18 augustus

De activiteiten starten met het overleg tussen Jan en Jeroen.

Jan geeft aan wat de bedoelingen zijn van het aanbrengen van de wegeringen in de bouwwijze van een botter die regelmatig over zee gaat. De lanen worden niet aangebracht om later te vermijden dat het publiek te hoog aan dek loopt.

Jeroen kan daarin volledig meegaan.

Het is dan ook niet nodig de wegering van een droge naad, de verbinding tussen de wegering en de lanen, aan te brengen wat een kostenbesparende maatregel oplevert.

Cuyler en Tom worden aan het werk gezet om de waterbalk van het achterdek uit te kappen, deze wordt wél voorzien van een droge naad om inwatering van het achterdek te vermijden.

Jeroen stelt voor de wegering van de kuip te laten doorlopen tot in de kop. Dit heeft het voordeel dat alle inhouten en knieën en bolders gevangen zitten in dezelfde wegeringen. Jan stemt daar mee in. Jeroen stelt ook voor de wegering 2 duim dik te maken, (5cm) om later de dekbalken van het vooronder meer steun te geven.



Ook wordt afgesproken de dekenpoten, zowel aan bak- als aan stuurboord te voorzien van gaten voor de elektrische leidingen en dit vooraleer de wegeringen aangebracht worden. In de voormiddag heeft Jan Maarten Caron gecontacteerd om de maten te kennen van het schroefasraam en het gat in de achtersteven voor de schroefaskoker.

Wij kunnen allen weer aan het werk.

Na de middag krijgt de waterbalk vorm, dwz in de massieve balk wordt een hol profiel aangebracht, op die manier ontstaat er een “droge naad” tussen de dwarsbalk en het dekje. Deze balk gaat ook de basis worden voor de “beting”, het beslag met gaten waarin “de knecht” kan geplaatst worden. Deze zal het schip op koers houden bij het zeilen. Ondertussen worden de “stellingbalken” klaargemaakt. Deze langsscheepse balken vormen de verbinding tussen de verschillende dekenpoten en tegelijk de basis voor de stellingen die de lanen gaan dragen.

Ze zullen ook de onderkant van de wegeringen vormen, een bijkomende verbinding maken tussen de 9 dekenpoten en een bijkomend voordeel zijn om zitbanken te creëren voor passagiers. Diezelfde balken maar dan in minder zware vorm worden aangebracht aan de bovenkant van de trog

Achteraan de trog wordt eveneens een geprofileerde waterbalk voorzien. Deze lijst dan weer het grote achterdek af waarin later het luik naar de machinekamer, (vroeger naar het tabernakel) zal komen en een belangrijk onderdeel van een zeilschip, "de overloop". Op het einde van de tweede dag is de bakboord stellingbalk al geplaatst en ligt de stuurboordbalk klaar om gemonteerd te worden. Het schip krijgt hoe langer hoe meer vorm in het achterschip.



Woensdag 19 augustus

Na het dagelijks overleg tussen Jeroen en Jan wordt er aan boord volop aan de slag gegaan met schaven en kettingzagen. De waterbalk van het achterdekje wordt verder aangepast, klaar om te monteren. Ondertussen is al een aanzet gemaakt voor de waterbalk die onmiddellijk aan de trog aansluit. Deze balk vormt de aflijning van het grote achterdek. Ook de zgn. balkwegers die de verbinding gaan vormen tussen de wegeringen en het dek worden klaargemaakt. Na de middag wordt kort overleg gepleegd over de vorm van de bolders, het worden klassieke platbodembolders. Zoals reeds vroeger bepaald komen er achteraan geen pennen maar dubbele bolders. Rond 5 uur wordt met de gehele ploeg druk besproken wat de juiste plaats gaat worden van de bolders, rekening houdend met het achterdekje. Omdat de bolders diep in het schip doorlopen moet ook rekening gehouden worden met de plaats van de dekenpoten

Uiteindelijk wordt het compromis aanvaard dat de achterste bolders 30cm van de waterbalk komen te staan en de voorste 45cm daarvoor. De dag eindigt met een rondleiding in het atelier Van Praet. Vanavond verlaat Tom ons om morgen plaats te maken voor Marco. Het was fijn om met hem samen te werken.

Donderdag 20 augustus

Zoals dagelijks begint de dag met een overleg.

Vandaag zijn er twee onderwerpen die moeten afgehandeld worden:

1. Het pennengat in de bolders.

Er wordt afgesproken dat het gat voor de korvijnnagels de zweep moet volgen van de bovenkant van het boeisel. Op de vraag of de gaten niet op voorhand dienen geboord te worden klinkt het vastberaden uit de mond van Jeroen: nee hoor, dat doen wij later wel als ze geplaatst zijn. De beroepskwaliteit van de heren kennende, leg ik mij daar volledig bij neer.

2. Het schroefraam en de schroefaskoker.

Gisteren heeft Maarten Caron geantwoord op de vraag over het te zagen schroefraam en het gat door de achterstevenbalk voor de schroefaskoker.

Maarten beveelt een schroef aan met een diameter van 65cm en een raam dat minstens 10cm ruimer is.

Jeroen merkt op dat het schip, achteraan toch ongeveer 110cm diep zal steken en dat er genoeg water boven de schroef zal staan, dat is trouwens het probleem bij elke platbodem die een motor krijgt ingebouwd en toch een zeilschip blijft.

Na de middag worden de 4 bolders geplaatst en worden de waterbalken voorlopig ingepast.

Waarom voorlopig, het zou kunnen dat zij weer moeten verwijderd worden voor het monteren van andere onderdelen.

Op de middag Is Thierry de anderen komen aanvullen, zijn taak bestond erin, op moeilijk toegankelijke plaatsen het overtollig harpuit weg te krabben.

Jan Maerevoet meldde zich om het zaagsel op te ruimen, een ondankbare taak met die warmte.

Maarten Caron mailde meer duidelijkheid over het boren van de schroefaskoker, hij is bereid, één van de volgende dagen te komen overleggen met de botterbouwers.

Dag vier zat erop rond kwart na vijf.

Vrijdag 21 augustus

De dag start met het gebruikelijke en hoogst noodzakelijk overleg.

Terwijl Cuyler zich opvallend afzijdig houdt maar toch steeds met een positieve informatie nauw betrokken blijft bij de discussies, ontspint er zich tussen Jeroen en Jan een hoogtechnisch dispuut waar alle partijen tenslotte tot een ontroerende overeenkomst komen.

Het onderwerp is het uitzicht van het achterdek; waar komt de overloop? Waar komt het luik? (heel belangrijk ivm de plaats van de motor) hoe laten wij de dekplanken aansluiten aan de wegeringen?

Hoe gaat de verluchting van de machinekamer verlopen zonder kans te lopen op inwatering?

Hoe worden de verschillende dekdelen waterdicht gehouden?

De plaats van de overloop hangt af van de lengte van de helmstok. Aangezien deze al een respectabele lengte heeft komt de overloop dus relatief ver naar voor te staan, Jeroen denkt er zelfs aan dit allernoodzakelijkste onderdeel van het tuig, nét achter het luik te voorzien. Het zal niet volstaan, één van de dekbalken zwaar genoeg te maken om de trekkracht op de overloop op te vangen maar ook deze over te brengen op een aantal liggers.

Het dek.

Ieder die ervaring heeft met houten dekken, hetzij op platbodems, hetzij op stalen jachten met houten dekken, kent het probleem van lekkende deknaden in de zomer.

Een oplossing daarvoor is het aanbrengen van een onderdek. Jan is daar formeel tegen, niet zozeer omdat het niet typisch is voor onze botter maar vooral omdat het krimpen van de planken aanleiding geeft tot rot van de onderliggende platen. En diezelfde mensen weten ook dat het opsporen van een lek in het dek een beulswerk is, de drup kan onder een dek makkelijk afkomstig zijn van een lek dat 3 meter daarvandaan opgetreden is.

Jan stelt daarom voor, het dek, op de klassieke manier te “presennen”, dit heeft het voordeel dat het dek waterdicht blijft en een bijkomend voordeel dat de oude manier van afdichten kan behouden blijven.

Genoeg gepalaverd, tijd nu om de handen uit de mouwen te steken.

De achterbolders zijn gisteren mooi uitgelijnd volgens de zeeg van het achterschip, een Baasroodse botter loopt immers op om achteropkomende golven te pareren.

Wegens een stroomstoring bij de lintzaag, geraakten de 4 bolders niet in model gezaagd en moeten deze zware stukken, vandaag opnieuw onder de lintzaag doorgehaald worden.

Zij krijgen nu de typische, afgeronde vorm van platbodembolders.

Na deze klus worden zij opnieuw aan boord gemonteerd en plots ziet het schip er méér schip uit.

Ondertussen is Cuyler al druk in de weer geweest met de wegeringen. Aangezien een botter een relatief rond achterdek heeft moeten uiteraard deze wegeringen de lijn volgen, een normaal mens zou denken dat deze 5cm dikke planken moeten gebrand worden, geen sprake van! Onze specialisten zetten er een katekop (een zware krik) tegen en duwen letterlijk de boel op zijn plaats.

Na de middag wordt het tijd om de werken van volgende weken voor te bereiden.

De wegeringen die op de balkwegers komen te staan worden gestrookt tot vér in het vooronder.

In de week van 7 september zal er immers aangevangen worden met de montage van de mastbank.

Tenslotte hebben de mannen al een tekening gemaakt van de plaats van de motor en staat op de achterstevenbalk het schroefraam al uitgetekend.

Eindconclusie:

Op die week is onze botter uitgegroeid van een prematuur tot een aankomend schip, het was een héél productieve week waarin heel wat teamgeest opgebouwd werd.

Maandag 7 september

Marco en Margriet komen als eersten op de werf, Jeroen, Ton en Cuyler hadden wat vertraging rond Antwerpen, heel begrijpelijk. Marco en Jan nemen de gelegenheid te baat om de motor te bespreken. Na kennis genomen te hebben van de afmetingen van de schroef en de schroefaskoker, rezen er vragen op over de stabiliteit van het achterschip.

Niet alleen het gewicht van de motor maar ook de afmetingen van het schroefraam roepen vragen op. Door een lichtere motor worden ook de maten van de schroef en de koker meer aanvaardbaar.

Wij spreken af een rapportje op te stellen om de lichtere motor te motiveren bij de heren van Volvo-Penta. Marco doet het voorstel om bijkomende steunen in de bun te plaatsen om trillingen van de kaarplaten (dit zijn de geperforeerde platen die de bun afsluiten om de lading binnen boord te houden) te vermijden. Dat is een verantwoord meerwerk.

Hij biedt ook aan ons een korvijnnagel voor de bolders te bezorgen zodat de technische school die het beslag van onze botter zou maken, die kan opmeten en invoeren in de computer. De maten van de korvijnnagels zijn: voor de voorbolders: lengte greep 15cm, lengte stift: 35cm

Voor de achterbolders: lengte greep: 15cm, lengte stift: 30 cm

Diameter van de stiften: 18mm. Ondertussen zijn de drie collega's aangekomen en al direct aan het werk geschoten. Na de middagpauze zijn Ton en Cuyler al druk doende met de besproken, bijkomende steunbalken in de bun.

Uiteraard heeft Jeroen ook niet stil gezeten, hij heeft de mal van de voorbolders aangepast en de eerste van de vier voorbolders al gezaagd. Deze zijn een formaatje zwaarder dan de achterbolders, ze meten bijna 20cm ipv de 15cm van de achterste exemplaren.

Om half zes is het weer tijd voor overleg.

De plaatdikte van de kaarplaten wordt besproken, wij houden het op een dikte van 3mm roestvrij staal. Afgeraden wordt de platen uit één stuk te maken, een afdichting van elk compartiment apart heeft voordelen. Ook het beslag van de voorstevenbalk wordt gekozen, 12cm breed en 6mm dik. Ook hier kan rvs gebruikt worden maar dan wel nadat het door het smidsvuur gehaald is om de te moderne "look" van het beslag te vermijden.

Een laatste kwestie is: gaan wij de bakboordkant eerst afwerken, ten behoeve van het publiek op de werf of gaan wij toch symmetrisch blijven werken. Jan is voorstander van het laatste, wij werken het schip stelselmatig af om alle misverstanden te vermijden. Immers, naarmate de bouw vordert komen er meer ideeën aan bod. En meteen hebben de passanten langs de straatkant ook zicht op de vooruitgang van de werken.

De dag eindigt ruim na zessen.

Dinsdag 8 september

De werkdag start vandaag al om twintig voor acht, botterbouwers zijn vroege vogels, heerlijk!

Bij het overleg wordt besproken hoe wij de lierfundatie en de wangen van de ankerrol kunnen aanbrengen, ook al krijgt onze botter een gecombineerde anker- en maststrijklier.

Na het dagelijks overleg wordt het werk verdeeld, Jeroen stort zich op het fabriceren van de overige bolders, Cuyler eigent zich het achterschip toe, Ton verdwijnt onder de waterlijn.

Eén van de voornaamste werken achteraan is de constructie van de balk waar later de overloop op bevestigd wordt, het is niet in te denken dat bij windkracht 5 of 6 het hele geval uit het dek getrokken wordt en overboord gaat.

Deze balk wordt grondig ingepast en nog niet vastgelegd om de verdere uitbouw van de machinekamer niet in de weg te liggen.



Een tweede onderdeel op het achterdek is de constructie van de achterste dwarsbalk van het luikhoofd. Dit luik gaat een belangrijk onderdeel vormen op het dek, niet alleen zal het de toegang vormen tot de machinekamer maar ook mag het geen "indeweg" vormen op dat dek, tenslotte verloopt alle navigatie en stuurmanoeuvre van op het achterdek.

Wat spookt Ton nu onder de waterlijn uit. Hij werkt een héél belangrijk onderdeel uit in de bun, dus onder het bundek. Even wat uitleg:

De bun is verdeeld in 3 afgescheiden compartimenten, vroeger hadden de bidders er 4 maar wij hebben er eentje opgeofferd om de machinekamer te vergroten.

De tussenschotten zijn uit één stuk gemaakt, dwz dat de zijkanten van deze schotten dus kops hout tonen. Kopshout kan geen schroeven houden en dus wordt er een gans raam opgebouwd waaraan de kaarplaten kunnen worden bevestigd.

De onderste balken van elk raam liggen ongeveer 10cm boven het vlak, dit wordt gedaan om modder of zand te kunnen verwijderen. Wanneer de onderste balk van elk raam op het vlak bevestigd wordt zou daarachter modder en zand de gelegenheid hebben zich op te stapelen en zou de bun niet kunnen worden onderhouden.

Dat is een zéér ondankbaar werkje waar heel wat tijd in kruipt en stijve knieën aan overgehouden worden en waar je later totaal niets van merkt!



Ondertussen heeft Jeroen uiteraard niet stilgezeten. Vooraleer hij de juiste aanpassingen aan de drie resterende voorborders kan aanbrengen moet de bovenrand van het stuurboordboeisel nog worden gestrookt zodat het schip, ook in het voorschip mooi gelijnd en symmetrisch wordt.

Met de constructie van de drie bolders is Jeroen voor de rest van de dag wel zoet, het zijn enorme knapen die 30cm boven het potdeksel uitkomen en onder in het schip tot op het vlak reiken. Het hoeft geen uitleg om te weten dat deze onderdelen een stootje en een rukje zullen kunnen verdragen. Hoe zwaar ze ook zijn, wij zijn er getuigen van hoe Jeroen de bolders in model tovert met de kettingzaag alsof hij de stukjes balsa even bijwerkt met een Dremeltje!

En dan zwijgen wij nog over het gemak waarmee die man die blokjes eik in positie zet om ze met zijn zaagje te bewerken, wij volgen in bewondering zijn activiteiten. Op het einde van de dag wordt ons verteld dat de vorige dag, Margriet het berghout aan stuurboord, dus aan de straatkant mooi in de grondverf gezet heeft. Dat is een héél goeie zaak om het passerende volkje te laten zien dat er progressie is in ons werk.

De werkdag sluit af met het transport van de drie reuzen van bolders naar de bouwplaats om morgen al vroeg te kunnen starten met het aanpassen en monteren van deze drie knapen.



Woensdag 9/9/2020

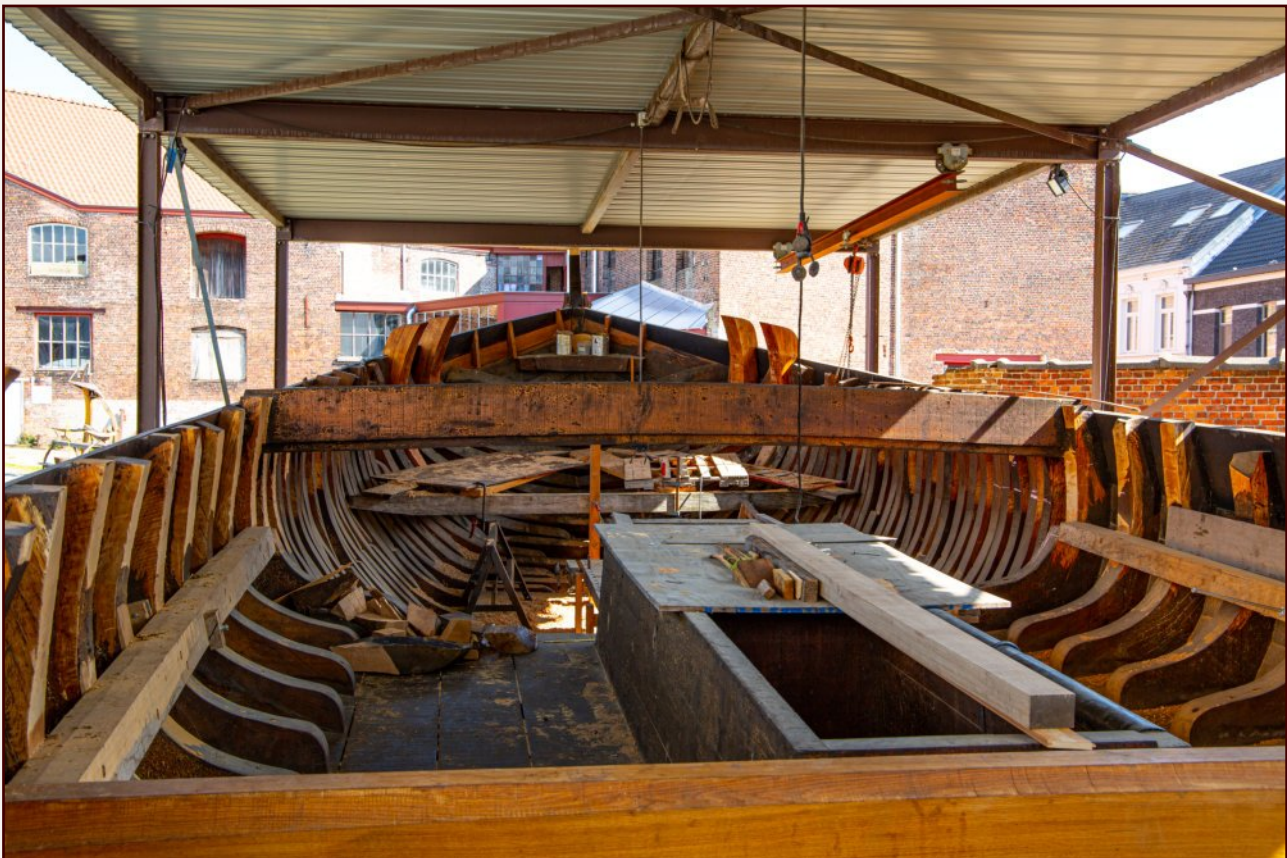
De laatste dag van de werkweek begint met een verhuisoperatie; een toonkast met een driemastmodel verhuist van de smidse in de houten loods uit het zicht van de fotograaf die ook de andere provinciale sites gaat vastleggen. Achteraf bleek de loods niet gebruikt te zijn voor het bezoek. De werkzaamheden die gisteren aangevangen waren, worden verder gezet.

Cuyler legt de “overloopbalk” definitief vast en de achterste balk van het luikhoofd. Ton perfectioneert zijn raamwerk in de bun en Jeroen zet zijn voorborders definitief vast.

Na de middag wordt er gewerkt aan het achterdek. Tussen de waterbalk van het dekje en de daaronder liggende balk komt het schot te staan. Dit schot bestaat uit 3 delen, het brede middendeel en twee minder brede delen aan de zijkanten.

Dit schot is het eerste onderdeel van ons Rosalie waardoor het schip zijn karakteristieke verdeling krijgt. In dit schot worden de 2 luchtgaten aangebracht die typisch zijn voor de Baasroodse botters. Ze zullen ook de verluchting van de machinekamer van ons schip verzorgen.

Later wordt hieraan ook de bediening van de motor ingewerkt, het schakelpaneel en gashandel.



Jan heeft ondertussen, dankzij Maurits, de firma opgevist die teer en harpuis levert; haar vestiging in Lokeren bleek gesloten te zijn en is verhuisd naar Kortrijk en daarbij werd nog eens de naam veranderd.

Ook Jan Maerevoet zal zijn handen vol hebben met het opkuisen van de loods en het schip, bergen zagemeel en kappeling vormen momenteel de lading van het schip.

Nu maar wachten tot de volgende werkweek.

Ook al bestond de week maar uit 3 werkdagen, er is héél wat gepresteerd.



5. Aanwinsten.

Op zondag 20 september vergastte de heer Guy De Baer ons met een opmerkelijke schenking:

Twee schilderijen en een groot aantal originele blauwdrukken verwisselden van eigenaar. Guy is de schoonzoon van de familie Van Damme en spruit uit de brouwersfamilie De Baer uit Sint-Niklaas.

Omdat de gebouwen van de brouwerij, en later het bedrijf "Isoall", verkocht worden moeten zij ontruimd worden, vandaar!

Het gaat om een schilderij van Leo Spanoghe met 2 botters op stroom en eentje op de kuisbank.

Stukken van deze historische kuisbank zijn nog te zien in de hoek van de oever aan de deur van de kleine dok.

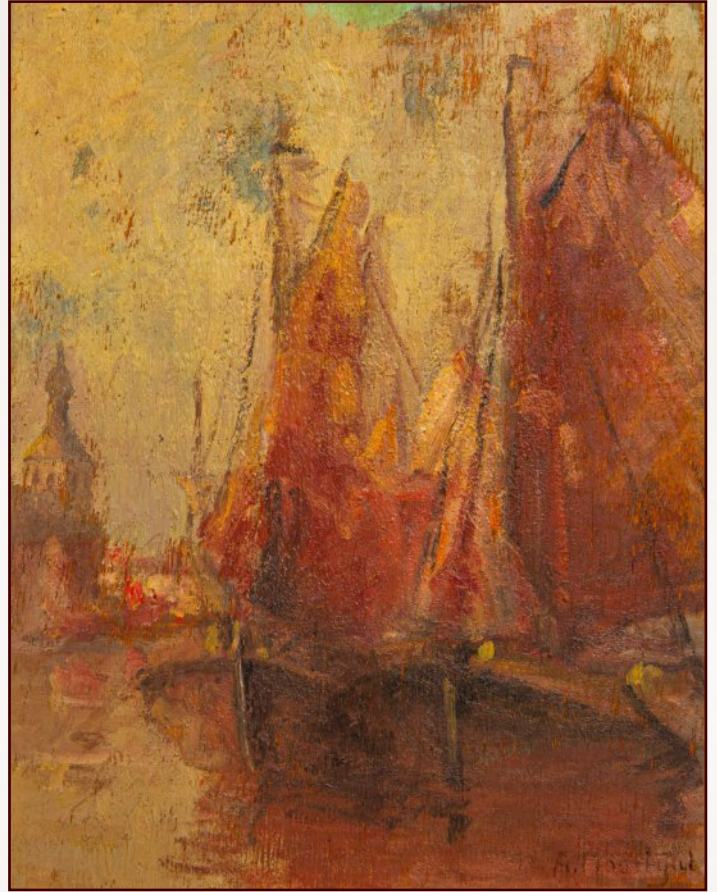
Een tweede schilderij is van de hand van Achiël Moortgat en stelt 2 botters voor in de kil naast de kerk.

Top of the bill, Guy schonk ons nog een groot aantal originele blauwdrukken afkomstig van de werf Van Damme.

Wij hebben de stukken met dank aanvaard.

Op 15 september kregen wij het aanbod van de heer Philippe Perneel, oud-voorzitter van de werkplaats Argonaut uit Brugge van een reeks van 25 smishamers. Wij danken Philippe hiervoor, ze kunnen de collectie hamers vervangen die in de loop van de laatste jaren uit het atelier ontvreemd zijn.





Teksten:

Jan Annemans
De heer Bos uit Nederland,
Foto's en Lay-Out Achiel Triempont

27 september 2020

