

De Baasroodse botter “Rosalie”

Jan Annemans, Oud-voorzitter Scheepvaartmuseum Baasrode vzw

Sinds 1848 waren bidders een vertrouwd beeld op de rede van Baasrode.

Johannes Verheijen, betovergrootvader langs moeders kant verving in dat jaar zijn schokker door een botter. De eerste schepen werden aangekocht in Nederland, later ging de werf Van Damme ze zelf bouwen.



Philippus Verheyen

In 1886 werd de botter voor Jan De Munter gebouwd, in 1888 de “Rosalie” voor Philippus (Filip) Verheyen (6/1/1832-26/5/1899), de burgemeester van Baasrode en “De Koophandel” voor Isidoor Verheyen. Later werden er ook botterjachten gebouwd.



Jan Verheyen

De nieuwe botter van Philippus liep niet van stapel onder die naam. Het was zijn zoon Jan (29/2/1868-10/2/1925) die het schip later deze naam gaf toen hij trouwde met Rosalie De Landtsheer (15/2/1865-12/2/1933), kleindochter van de vroegere werfbaas Jan De Landtsheer.

De “Rosalie”

Het schip had een lengte van 18 meter en was ontworpen en gebouwd om de paling, die in Zuid-Holland en Zeeland gekocht werd, zo vlug mogelijk op de Baasroodse markt te brengen. Philippus en later zijn zoon Jan waren geen vissers maar reders. De aanvoer van paling was ook niet de enige bron van inkomsten van Filip, hij was daarenboven ook handelaar in bouwmaterialen en kolen.



Rosalie De Landtsheer

Filip Verheijen heeft nooit zelf gevaren. Het waren steeds zetschippers die naar Nederland vaarden. Zoon Jan daarentegen nam wel de taak op zich om zowel de transporten als de zakelijke contacten te verzorgen.

De schepen waren ook niet ingeschreven als vissersschepen, met het gevolg dat zij ook geen “visnummer” kregen. Zij werden daarentegen beschouwd als vrachtschepen of koopvaarders. Omdat de eigenaar/reder zelf met de Rosalie voer, werd het schip in het vooronder luxueuzer uitgevoerd dan een gewone visbotter. De inrichting van het vooronder was heel wat comfortabeler dan bij een klassieke “visserman”.

Dekaanzicht

Opvallend bij de botter is het grote voordek en bij een Baasroodse botter nog meer uitgesproken omdat de mast strijkend is en de mastbank - in tegenstelling tot de bidders met een steekmast - nog verder doorloopt.

Van voor naar achter vinden wij op het vooronderdek: de ankerrol (later vervangen door een lier), het ankerkluisluis, de koekoek, bij de schippers algemeen “de clavier” genoemd, het mastluis, de wegneembare overloop en de strijkende mast. Deze laatste was niet gestaagd maar wel voorzien van bakstagen.

Door het feit dat de mast in de voorste helft van de mastbank stond kwam ook het schot met de deurtjes meer naar achter te staan, zelfs ter hoogte van het voorste schot van de bun.

De bun

De bun, of het natte laadruim van de botter, werd door zware schotten in compartimenten verdeeld. Op de schotten lagen de lijfhouten en de dekplanken. De opwaartse druk werd opgevangen door negen dekpotten.

Midscheeps kwam dan de trog te staan. De voet van de trog bevond zich nog steeds onder de waterlijn en hij werd afgesloten met de luiken.

Typisch voor de Baasroodse botter waren de "lanen". Deze lagen van tegen het vooronderschot tot tegen het schot van het achteronder en op hoogte van de bovenkant van de trog. Dit zorgde voor een veel grotere zeewaardigheid van het schip. Uiteraard waren deze lanen niet waterdicht maar zij verhinderden wel dat bij overkomend water het schip ineens vol kon slagen.

Het achteronder

Vorbij het achterste bunschot lag het "achteronder", gedeeltelijk afgedekt met een vast dek en gedeeltelijk met een luik en achter het luik stond de overloop van de grootschoot en lagen de stuurplanken.

Het tuig

Het tuig van de Rosalie bestond, bij mijn weten, slechts uit drie zeilen: het grootzeil, de fok en de kluiver. Nooit heb ik ons moeder - die jaren op de botter gewoond had - of César Van Cleempoel, die als knecht op de Rosalie had gevaren, een bezaan horen vernoemen. Het schip is ook nooit uitgerust geweest met een hulpmotor. Bij windstilte of bij te zware belasting door de nog meegesleepte beunen (karen) vroegen zij sleepbootassistentie.



Het gebruik van het schip

Aangezien de botter enkel gebruikt werd voor de aanvoer van paling was het gebruik natuurlijk ook beperkt in tijd: het palingseizoen begon in april en eindigde in oktober. Enkel in die maanden werd het schip dus gebruikt, de andere maanden lag het op de ankerketting voor de "Driehuizen".

Zijaanzicht over bakboord.



Schuin zijaanzicht over stuurboord.

Het onderhoud van de Rosalie

Zowel moeder Elza als César Van Cleempoel hielden vol dat het schip boven de waterlijn - met inbegrip van het potdeksel - niet geteerd was maar gevernist. In het voorjaar kreeg het schip een grondige beurt, ook de mast en de rondhouten werden gekrabd en in de olie gezet.

Voor- en tegenspoed

Het moet gezegd, het vervoer en de handel in paling legde de schippers geen windeieren. Nochtans verliep niet alles zonder kommer of kwel.



Mastvoet.

door een strijkende moest niet alleen de mastbank vervangen worden maar heel het voordek om tussen de mastkoker en de stuik twee balken te kunnen steken en daartussen kwamen dan het mastluik, de koekoek en het ankerkluisluik.

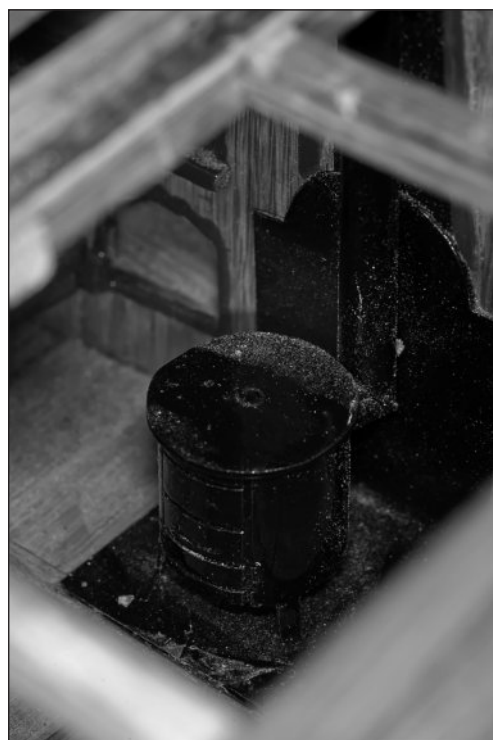
Een tweede en nog een veel ernstiger tegenslag diende zich aan in de vorm van de steeds groter wordende watervervuiling op de Schelde. Deze werd veroorzaakt door de industrialisering in het hele Scheldebekken. De grootste vervuiler bleek echter de verffabriek Tenturia uit Aalst te zijn geweest. Deze firma loosde haar oplosmiddelen en ander afval ongezuiverd in de Dender waardoor o.a. de vispopulatie volledig uitstierf en de gevolgen zich ook in de Schelde stroomafwaarts de Dendermonding lieten voelen. De botterschippers probeerden dit probleem zo goed mogelijk op te

In 1870 werden de schippers geconfronteerd met een eerste tegenslag: de bouw van de spoorwegbrug over de Schelde in Temse. Het oponthoud bij een gesloten brug - met als gevolg het verlies van een tij - dwong de reders ertoe de schepen aan te passen door ze uit te rusten met een strijkende mast. Te laat komen op de rede van Baasrode en dus ook in de vismijn betekende ook verlies van inkomen.



Voorsteven met ankerrol en anker.

De Rosalie was al van bij de bouw uitgerust met een strijkende mast maar bij de schepen die moesten aangepast worden betekende dat een hele verandering: de mastbank moest namelijk vervangen worden. Bij een steekmast vangt de mastbank immers de voorwaartse druk op. Bij die schepen waarvan de steekmast vervangen werd



Intérieur met kachel en alkoof.



lossen door, eens ze stroomopwaarts Antwerpen waren, de paling uit de bun in hotten over te laden en die dan onder de lanen te bewaren. Bij aankomst op de rede van Baasrode werd de paling dan zo vlug mogelijk met een Brabantse boot overgevoerd naar de eerste goot (d.i. de eerste gracht met sluis en kom in het broek).

De oorlogsjaren

Het uitbreken van de eerste wereldoorlog was voor de Baasroodse palingreders helemaal een ramp en zij vluchtten allen tegelijk naar Nederland.

Gelukkig waren bijna alle schepen uitgerust met een strijkende mast en konden zij zo nog onder de gesloten brug doorvaren. Enkel schipper Dooms had nog een steekmast en hij moest zijn botter in Temse achterlaten.

Over de grens en dus in veiligheid, verdeelde de bottervloot zich over twee havens: Moerdijk en Papendrecht.



Masttop met blokken.



Achterschip met naambord en inspet.

gebruikten Papendrecht als vluchthaven. Naarmate de oorlog vorderde kwam ook Jan in geldnood en hij besloot met vracht te varen, hoofdzakelijk stenen. Dit werd echter niet in dank afgenomen door de Nederlandse schippers en regelmatig klonk er dan ook protest vanuit die kringen.

Opeising van soldaten

De zonen van de Belgische schippers bleven echter niet buiten schot. De Belgische regering in ballingschap beschouwde de jeugd die op de schepen verbleef, als gewone dienstplichtigen en riep hen onder de wapens om mee aan het IJzerfront te gaan strijden.

Het merendeel van de Baasroodse schipperszonen is daar niet op ingegaan; Albert, Jan's oudste zoon wel.

Jan Verheijen

koos voor Papendrecht. Hij verbleef daar met zijn echtgenote Rosalie en zijn vijf kinderen, Albert (26/4/1895-9/1/1918), René (20/04/1897-02/12/1973), Maria (17/1/1899-30/11/1931), Elza (30/10/1901-18/10/1990) en Anna (19/1/1905-25/7/1962). Zij kregen een vaste ligplaats op een werfje in het dorp en bleven Papendrecht tot op het einde van WO-I beschouwen als hun "thuishaven".

Het waren niet alleen de Baasroodse bidders die deze gemeente hadden uitgekozen, ook schippers van houten walen en andere scheepstypes



Voordekaanzicht.

Hij bood zich aan om een opleiding te krijgen in Engeland, waarna hij naar Rouen in Frankrijk werd overgeplaatst om er als “geniesoldaat” actief te worden. Hij heeft het einde van de oorlog niet gehaald en ligt begraven op een soldatenkerkhof in Criel-sur-Mer, in de buurt van de Normandische havenstad Dieppe.

De bouw van de replica

Het ontwerp bureau Paul Bailleul uit Gent voorzag in 2008, in haar ontwikkelingsconcept over de uitbouw van de Baasroodse scheepswerven ook de bouw van een replica van een Baasroodse botter. Dit werd de “Rosalie”, niet alleen omdat er van dit schip nog heel wat gekend is, o.a. door overlevering, maar ook omwille van de symboliek.

Het schip was gebouwd op de werf van Van Damme, in opdracht van Filip Verheyen, burgemeester van Baasrode voor zijn zoon Jan, overgrootvader van Jan Annemans en gehuwd met Rosalie De Landtsheer, kleindochter van de werf De Landtsheer.

Het schip werd gebouwd onder leiding van de toenmalige meester-scheepmaker Welvis, die daarbij werd bijgestaan door Emmanuel Annemans, de latere meester-scheepmaker en grootvader van...

Tot mijn spijt moesten wij echter vaststellen dat het bestek van de bouw van het schip niet meer terug te vinden is in het archief Van Damme. Het is samen met alle bestekken van die bouwjaar uit het archief verdwenen, en ik mag hopen dat diegene die deze en andere archiefstukken “gebruikt” heeft deze ook zal terugbezorgen, anders leidt dat tot een onvergeeflijke verarming van het archief van het Scheepvaartmuseum van Baasrode.



Albert Filip Seraphien Verheyen.



Modelbouwer Steven Hopman uit Spakenburg.

De bouw van het model van de “Rosalie”

Om onnodige misverstanden over de bouw van de replica te vermijden werd beslist eerst een uiterst gedetailleerd model van het schip te laten maken. Hiervoor werd medio 2008 een beroep gedaan op Steven Hopman uit Spakenburg en op de werf Nieuwboer, die uiteindelijk de bouw van het schip moest aanpakken. Steven was als kind al gaan varen op een botter en kende dan ook de kleinste geheimen van de Zuiderzeebotters.

Hij was ook al aan zijn 65ste model toe van alle mogelijke soorten bidders en andere schepen die op de Zuiderzee thuishoorden.

De Baasroodse botter was voor hem natuurlijk wel een uitdaging maar door een ver doorgedreven overlegfrequentie tussen de opdrachtgever, Steven en alle werknemers van de werf Nieuwboer werd het model en dus ook het te bouwen schip van kiel tot vleugel, tot in de kleinste details uitgepraat en verwerkt. Deze manier van samenwerken heeft dan ook geleid tot een zeer bevredigend resultaat, zowel wat betreft het model als het schip zelf zoals het er momenteel bijstaat.



Graag willen wij jullie laten genieten van de foto's die van het model gemaakt werden en ook op internet te bekijken zijn.



Achterschip aan stuurboord.



Maststrijktakel.



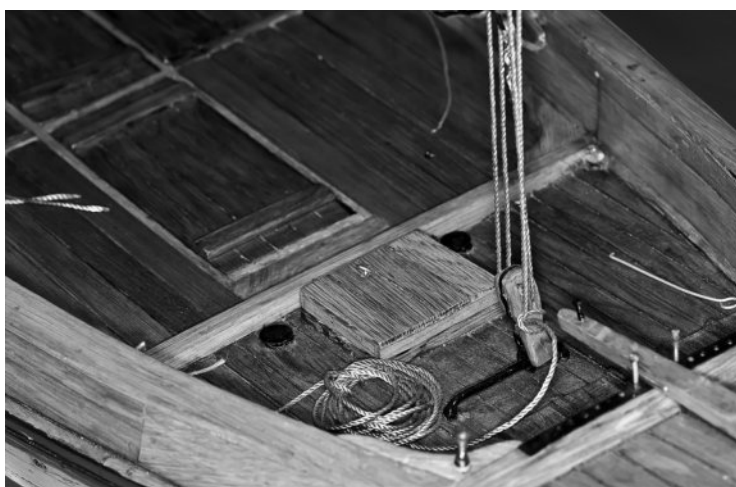
Doorzicht naar interieur (alcoof).

Bronnen.

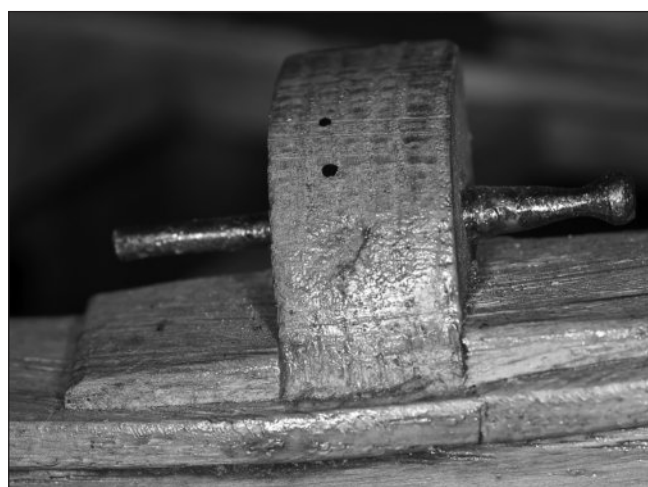
- Ives Segers: *150 jaar scheepsbouwnijverheid te Baasrode* (1993).
- César Van Cleempoel: *Een beetje geschiedenis over de Palingbotters van Baasrode.*
- Overgedragen kennis van Elza Verheyen en Gabriëlle Verheyen.

Met dank aan:

- Dominique Hellinckx en Francis Van Ginderachter voor hun fotoreportage van het model
- Maurits Vernimmen en Daniel Nelissen voor de lay-out van het artikel
- Gerda Cardon voor de correctie



Achterdek met stuurplank, overloop en tabelnakelluik.



Stuurboordbolder.

Fotomontage van de bouw botter 'Rosalie'

Foto's Dominique Hellinckx en Daniel Nelissen





