

Semestriël tijdschrift

11de jaargang / Nr 2 - oktober 2006



BOVEN WATER BONEN MELEK



Scheepvaartmuseum Baasrode vzw
St.-Ursmarusstraat, 137
9200 Baasrode

Verantwoordelijke uitgever : VZW Scheepvaartmuseum Baasrode

EDITORIAAL

23 AUGUSTUS :

TOPDAG voor het museum maar ook een **TRIOMFDAG** voor het museumbestuur!

Het 'ontwikkelingsconcept' voorgesteld door het ontwerp bureau Bailleul uit Gent geeft een duidelijk overzicht van wat er in de toekomst met de werfsite zal gebeuren.

Ondertussen gaan onze gedachten even terug naar de jaren 1990 en daarna ; de tijd dat de scheepswerven bijna van de kaart werden geveegd en dat we ons als duivels in een wijwatervat hebben moeten weren om het hoofd 'boven water' te houden.

Uren vergaderen en lobbyen heeft dan toch zijn vruchten afgeworpen!

We denken terug aan de periode dat we verder bleven vechten voor het behoud van 'onze' werf en we vergeten niet dat we al eens moedeloos werden omdat we soms dachten dat we 'een lijk aan het reanimeren' waren.

En nu... kijk eens wat een prachtig project er op tafel ligt ; kijk eens naar die grandioze vooruitzichten die we krijgen !

Natuurlijk is de tijd nog veraf vooraleer al die plannen gerealiseerd zijn , maar het startsein is gegeven , en dat is belangrijk.

Een budget van 16 miljoen euro wordt niet zomaar in één keer opgehoest maar dat hoeft ook niet. Het is zelfs beter dat alles over een ruime tijdsperiode wordt uitgesmeerd. Op die manier blijft de aandacht bestaan voor de evolutie van de uitbouw van de site .

Wanneer de hele erfgoedsite haar voltooiing zal gekregen hebben , wanneer we op het terras van het museumrestaurant zitten te snoepen van een pannenkoek, een biertje of een ijsje , en uitkijken over het domein dat eens een bedrijvige scheepswerf was dan zullen we heimelijk genieten en denken : 'we hebben het gehaald, het is de moeite waard geweest'

Baasrode zal in Vlaanderen het 'centrum voor maritiem erfgoed' worden!
Dat staat als een paal 'boven water' !

Uw P.R. **Jan Degroog**

Inhoud

<i>Editorial</i>	1
<i>Inhoud & Colofon</i>	2
<i>De scheepsboten</i>	3
<i>Frisse IN-DI op stap met oude Alyv</i>	12
<i>De modelbouwafdeling</i>	17
<i>Baasroodse scheepswerven in de 18e-eeuwse documenten</i>	18
<i>Yves Segers door provincie Oost-Vlaanderen als historicus gelauwerd</i>	20
<i>De botter van Baasrode</i>	22
<i>Museum kreeg kleine 'Stille Waters' -veerboot van Ronny Van Hemelrijk cadeau</i>	24
<i>Kleine berichtjes / Museumnieuws</i>	25/26
<i>Scaldisreis</i>	27
<i>Ontwikkelingsconcept - woensdag 23 augustus</i>	28
<i>Schepen en luiden uit vroeger tijden - Gesprekken met Willem Karel Versteeg, kenner en modelbouwer van oud-vaderlandse schepen - deel 2</i>	30

Colofon

Jan Annemans,
Jan Dedroog,
Yvan Verbraeck, Gerda Cardon
Maurice Kaak,
Koen Devriese,
Erik De Quick
Daniel Nelissen.

Verantwoordelijke uitgever :

VZW Scheepvaartmuseum Baasrode

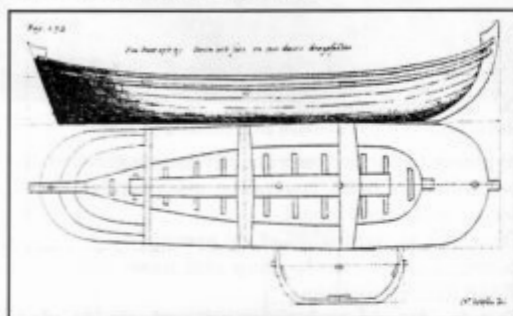
De scheepsboten

Tekst en illustraties Maurice Kaak

Als ze nog aanwezig zijn op de zeeschepen, vervullen de scheepsboten tegenwoordig bijna hoofdzakelijk de rol van aanvullend reddingsmiddel.

Vroeger waren ze onontbeerlijk bij allerlei werkzaamheden om en rond het schip.

Kleine schepen beperkten zich tot een enkele boot, maar naarmate de afmetingen van de marine- en handelsvaartuigen groeide, werden de taken aan boord verdeeld over verschillende roeiboten.



De Boot - naar Nicolaas Witsen 1671.

Plat vlak, ronde boegen en overnaads boord.

Duiken we even het verleden in, dan merken we, dat vanaf het ogenblik een schip zo groot werd dat het door zijn diepgang niet altijd tot dicht bij de oever kon komen, een kleine roeiboot werd meegenomen, eerst op sleeptouw en later aan boord. Op een stadszegel van het Engelse plaatsje Sandwich uit de twaalfde eeuw staat een net afgebeeld, een toenmalig handelsvaartuig met de scheepsboot aan dek, naast de mast.

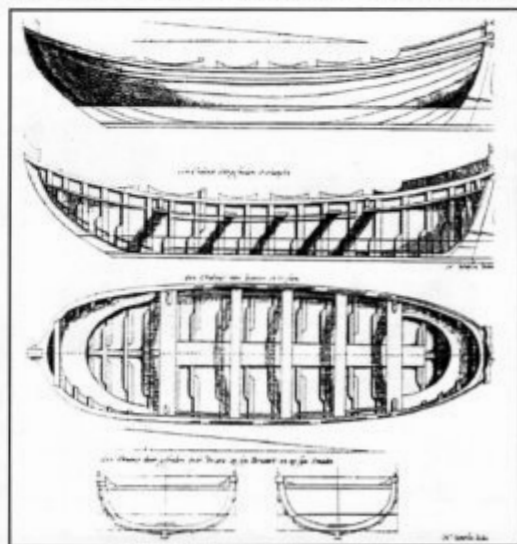
De boot en de sloep

In het klassieke werk van Nicolaas Witsen over de Nederlandse scheepsbouw van voor 1671, vele schepen waren toen al heel wat groter, worden twee typen genoemd, de boot en de sloep. De boot was niet de grootste, maar wel de belangrijkste. Hij was zwaar van bouw. Zijn platte vlak van vijf centimeter dik had een druppelvorm met de stompe zijde naar voren gekeerd. Het platte vlak had scherpe kinnen tot gevolg. Voor- en achterboeg waren rond en vielen, samen met het zijboord, ruim naar buiten. Boven het vlak was de huid overnaads

beplankt. Hij had dubbele berghouten met een scheerhout ertussen. Belangrijk om te weten is, dat toen reeds een gat in het vlak werd gemaakt, dat met een stop afgedicht kon worden om regenwater te laten afvloeien als de boot op dek stond.

De afmetingen die Witsen geeft, bedragen 9,05 m voor de lengte en 2,50 m voor de breedte. De lengtemaat is genomen over de stevens en de breedte binnen de huid. De lengte-breedte verhouding bedraagt 3,5 op 1. Op de Batavia-werf in Lelystad heeft men van de boot een mooie reconstructie gemaakt.

De sloep had duidelijk een andere bestemming dan de boot. Ze was langer, lichter van constructie en iets ranker. Voor- en achterboeg waren net als bij



De Sloep - naar Nicolaas Witsen 1671.

Ronde kinnen, ronde boegen en geheel overnaads beplankt.

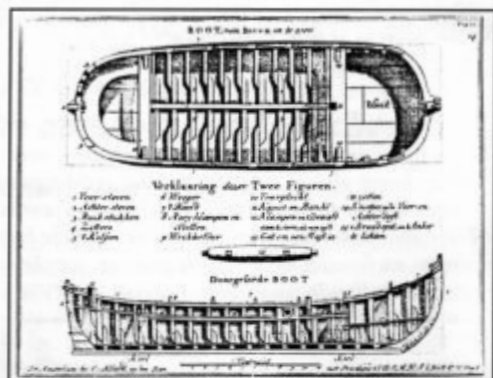
de boot rond. De voorboeg viel wel extreem naar buiten. In tegenstelling tot de boot maakte de ronde vorm van vlak en kinnen het mogelijk de huid geheel overnaads te leggen, vanaf de kiel tot aan de bereghouten.

De lengte van 11,88 m bij 2,55 m geeft een lengte-breedte verhouding van 4,6 op 1. Dat beide schepen boten van achter rondgebouwd waren, wil niet zeggen dat roeiboten met een platte spiegel nog niet bestonden. We vinden trouwens in het boek een mooie tekening van een gladboordige roeiboot die zijn hartvormige spiegel naar het voorplan keert. In de tekst wordt verteld dat het om een boot gaat die op scheepswerven werd gebruikt. We zullen verder zien dat dit type later algemeen wordt. Op de tekening van de sloep gebruikt Witsen het woord skaloep in plaats van sloep. Het woord, dat van het Franse „chaloûpe” komt, stond destijds echter voor de grote boot. De sloep was synoniem voor wat de Fransen de ‘canot’ noemden.

Boten van Allard

Meer dan een kwart eeuw later verschijnt in het werk van Carel Allard (1716) over de Nederlandse scheepsbouw een andere korte passage over de scheepsboten. Deze schrijver hanteert dezelfde termen als hij het over dit onderwerp heeft als Witsen.

Hij noemt eveneens twee typen, de boot en de sloep, maar de voorstellingen in het boek tonen in het oog springende verschillen. De boot is rond in het vlak en de kinnen en de huid gladboordig beplankt. De sloep heeft eveneens een ronde romp en



De Boot - Carel Allard 1716.
Ronde hoesen, ronde kimmen en gladboordige huid

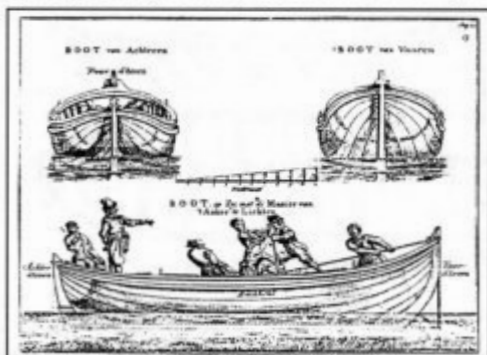
in plaats van overnaads is ze eveneens gladboordig beplankt. Ze heeft bovendien geen ronde achterbouw, maar een spiegel.

De vraag is natuurlijk of de overnaadse en gladboordige bouw van de romp niet naast elkaar bestaan kunnen hebben.

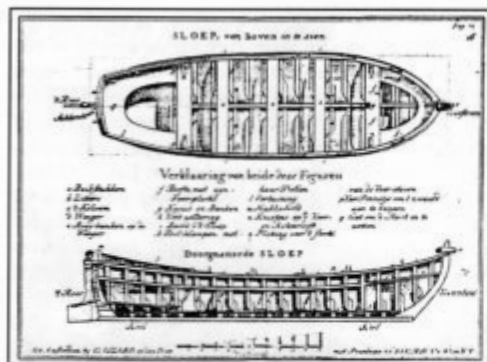
Feit is, dat de evolutie resulteerde in de gladboordige bouw van de huid voor de grote, zware scheepsboten. De taak bleef voor beide gelijk. Van de boot zegt hij dat hij dient: „om scheepsbehoeften en lasten aan boord te brengen“, en van de sloep, „om mensen van en aan boord te roeien, als ook om liif en goed te samen daardoor te behouden“.

Carel Allard geeft een regel om de afmetingen van scheepsboten te bepalen. Hij schrijft voor dat de boot, „zo lang als het schip wijd is,“, en de breedte van de boot „wijdte $\frac{1}{3}$ van de lengte“ en verder, „holte op boeijsel moet iets minder zijn dan de helft van de wijdte“, en hij gaat verder met de sloep. „Als het schip een boot heeft moet de sloep $\frac{1}{5}$ korter zijn. Zij is iets ranker dan de boot.“ De breedte van het schip was een maat binnen de huid. Zij lag in die dagen niet aan dek, maar ongeveer op de waterlijn. De zeeschepen uit de tijd van de schrijver zoals de Oost-Indiëvaarders, fluiten, pinasschepen, bigantijnen e.d. hadden allemaal een boord dat sterk naar binnen viel.

In de praktijk was het echter zo dat de breedte werd beschouwd als de maximum lengte voor een boot. Dikwijls waren ze korter. Men moet er dus rekening mee houden dat de regel vrij geïnterpreteerd werd. De voetschaal op de tekeningen van Allard geven de boot en lengte van ongeveer



De Boot - Carel Allard 1716.
Ronde boegen, ronde kinnen en gladhoordige huid



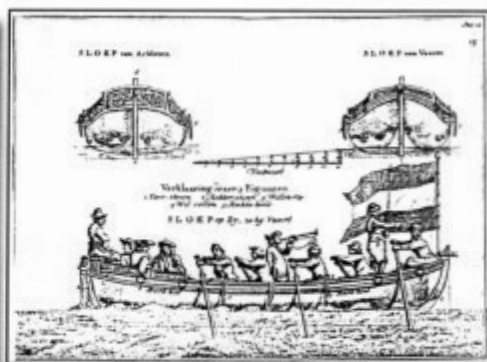
De Sloop - Carel Allard 1716. Ronde himmen, spiegel en glaboordeig huid.

8,32 m bij een breedte van 2,97 m of een lengte-breedte verhouding van 2,8 op 1, bij de sloep is het 3,5 op 1.

Chapman

Over scheepsbotten uit de achttiende eeuw krijgen we belangrijke informatie van de grote Zweedse scheepsbouwmeester J. H. af Chapman (1768), die zowat heel Europa rondreisde om zijn kennis over de scheepsbouw te ontwikkelen. Hij verzamelde scheepstekeningen uit vele landen en maakte opmetingen van schepen die bekend stonden om hun goede prestaties. In zijn werk bevinden zich ook heel wat tekeningen van scheepsbotten. Jammer dat hij er in zijn tekst geen uitleg over geeft. Wat al direct opvalt is, dat de boot voor het zware werk, als hij voor de marine bestemd was, „barkas” wordt genoemd, een naam die hij in deze sector heeft behouden tot aan zijn verdwijning na de Eerste Wereldoorlog.

Bij de koopvaardij noemde men ze voortaan „de grote boot”. Anders dan de boot bij Witsen en Allard, heeft de barkas een hoge, brede achterspiegel gekregen, waardoor het draagvermogen enorm is toegenomen. Deze verandering is zonder twijfel ontstaan uit noodzaak, om de steeds zwaarder wordende ankers te kunnen behandelen. De afmetingen van de schepen namen in de loop van de eeuwen immers gestaag toe. Een tweede reden kan zijn dat ze werden ingezet bij zeegevechten en daarom uitgerust moesten kunnen worden met geschut. De romp van de barkas was gladboordig beplankt en dat bleef voortaan zo. De grootste bar-

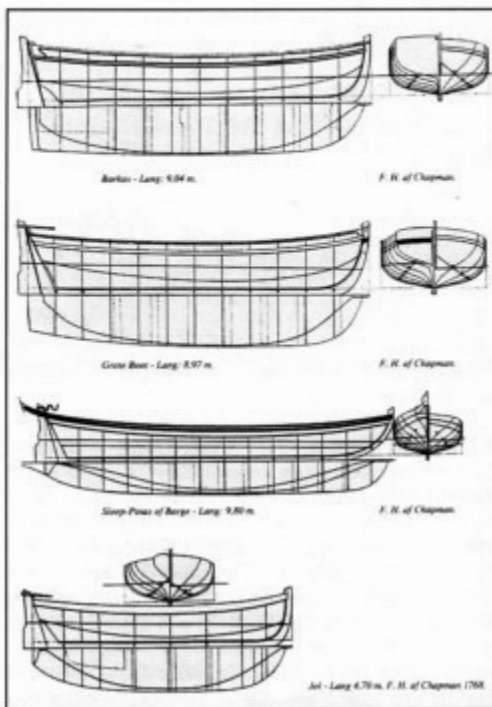


kas uit de verzameling meet 11,13 m en de kleinste 5,94 m. De maten van de grote boot voor de koopvaardij wijken er niet ver van af. De grootste is 10.12 m en de kleinste 5,33 m. Ook hij is voorzien van een achterspiegel, maar minder breed en meer in de vorm van een hart. Het moet dus zijn dat de eisen die men aan de boot stelde bij de koopvaardij anders lagen dan bij de marine. De huid van de grote boot was eveneens gladboordig uitgevoerd. Als we aannemen dat de Nederlandse schepen in die tijd een lengte-breedte verhouding hadden van 4 a 5 op 1, dan moeten de schepen waar de boten voor bestemd waren tussen de 50 en de 22 meter geweest zijn, wat schijnt te kloppen met de bekende gegevens.

Jean Baudriot de Franse conservator die een studie maakte van een marineschip van 74 stukken uit 1780, besteedde eveneens veel aandacht aan de scheepsbotten. Met een lengte over de stevens van 55,76 m en een breedte van 14,30 m was de barkas, chaloupe in het Frans, 11,70 m lang en 2,98 m breed, of een verhouding van 3,9 op 1. Een langere zou misschien te moeilijk zijn geweest om te manipuleren. Hij had een waterversplaatting van 23 ton en kon een anker van 5000 pond verhalen.

Scheepssloepen

De scheepssloepen die in belangrijkheid achter de zware boot kwamen, waren verschillend van vorm en afmetingen, afhankelijk van het doel waarvoor ze werden gebruikt. In de Engelse vertaling van de Zweedse tekst komen namen voor als barge en



pinas, woorden die in de Nederlandse gewesten lang in gebruik zijn geweest en betrekking hadden op de lange, smalle scheepssloepen voor de hogere officieren.

De grootste en de kleinste uit het bestek zijn respectievelijk 9.91 m en 7,09 m lang. Daar Chapman geen bijzonderheden geeft over de bouwwijze, mogen we ons baseren op de uitleg van Baudriot. De beide sloepen van zijn studieobject, de „grand” en „petit canot” van 12 en 6,5 tons, hebben een gladboordige beplanking. Het gaat tenslotte om bouwsels uit dezelfde periode en de verschillen in de constructie van scheepsbotten waren in de Europese landen niet zo groot, daarvoor keken ze teveel van elkaar af.

De kleinste scheepssloep noemt Chapman de jol. Daarmee komen we de naam voor het eerst tegen in deze betekenis. De afmetingen gaan van 5,94 m voor de grootste tot een echte lilliputter van 2,82 m. Men zou geneigd zijn te geloven, dat deze bootjes een overnaadse beplanking kregen, om ze licht en handelbaar te maken. Maar aan de andere

kant lijkt de vorm van de voorboeg te rond om een goed verloop van de boorden naar de steven te verkrijgen, zonder dat het hout door de draad begint te lopen. Het is dus goed mogelijk dat ook deze, net als de grote, met naast elkaar liggende planken werden bekleed en dat men de koppen van de bovenste boorden tegen de berghouten liet stuiken.

Nog geen eeuw later is alles alweer geëvolueerd. In zijn werk „Handleiding tot de kennis van het schip” maakt G.P.J. Mossel (1859) nog meer onderscheid tussen de scheepsbotten en benadrukt het verschil tussen de marine en de koopvaardij. Op koopvaarders was het aantal beperkt tot het strikt noodzakelijke. Hoe kleiner de bemanning, met des te meer winst kon men varen. Bij de marine echter was de bemanning compleet en werd ze nog aangevuld met kadetten en soldaten. Meer manschappen maakte het mogelijk een groter aantal boten te bemannen. Op grote oorlogsschepen kon het aantal oplopen tot 6 à 7 stuks. Mossel verdeelt de scheepsbotten in twee hoofdklassen, de gladwerksloepen en de klinkwerksloepen. Deze onderverdeling zegt alles over de manier waarop de romp beplankt werd.

Barkas en longboat

Onder de gladwerksloepen bij de marine komt de barkas op de eerste plaats. Ze wordt beschreven als zwaar, breed, hol en met volle kimmen. Ze mocht niet langer zijn dan de ruimte tussen het grote luik en het voorluik op de barring, algemener gezegd tussen de fokke- en de grote mast. Het kon gebeuren dat men naast de barkas nog een boot van dezelfde zware constructie nam, maar iets ranker van vorm, dat was de barkassloep.

De evenknie van de barkas bij de koopvaardij was de grote boot. In het Engels maakt men geen onderscheid tussen de marine en de koopvaardij. Men noemt ze beide de longboat. De kapiteïnsloep en de officiersloep waren langer en scherper dan de barkas of de grote boot en bovendien lichter van bouw, met ingebogen spantjes. De werksloep daarentegen was dan weer zwaarder gebouwd, maar had voor de rest hetzelfde uitzicht als de voornoemde sloepen.

Onder de klinkwerksloepen ressorteerde de giek, een zeer lange, scherpe en lichtgebouwde boot om snel te roeien. Hij was speciaal bestemd voor de commandant. De walvissloep, ook een lange, niet te zware boot, met een nadrukkelijke zeeg en

bekend om zijn zeewaardigheid, werd meestal gebruikt bij de opleiding van de kadetten. De naam die naar zijn afkomst wijst, maar niets te maken had met zijn gebruik, heeft hij behouden.

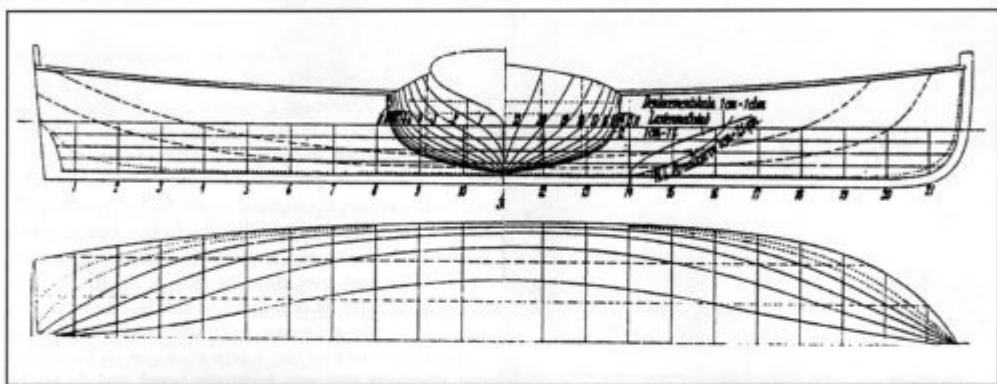
De inrichting werd natuurlijk aangepast aan zijn opdracht bij de marine. Tenslotte was er de jol. Hij kwam in verschillende afmetingen voor. De klein-

ste werd bemand door twee roeiers en kon één tot twee personen vervoeren. Mossel besluit dat een vlet voordeliger was dan een jol en argumenteert verder, „daar jollen nogal kort en breed zijn, kunnen zij gewoonlijk bij eeuwige zee niet gebruikt worden, omdat zij alsdan wel hobbelen maar niet voortgaan.”

De collectie van de scheepsboten moet nog worden uitgebreid met de reddingsboten.

Al de opgesomde vaartuigen deden als zodanig dienst in tijd van nood.

Maar de echte reddingsboten die geen andere functie hadden, stonden opgesteld in afwachting van een ramp en kwamen nooit eerder van hun plaats.



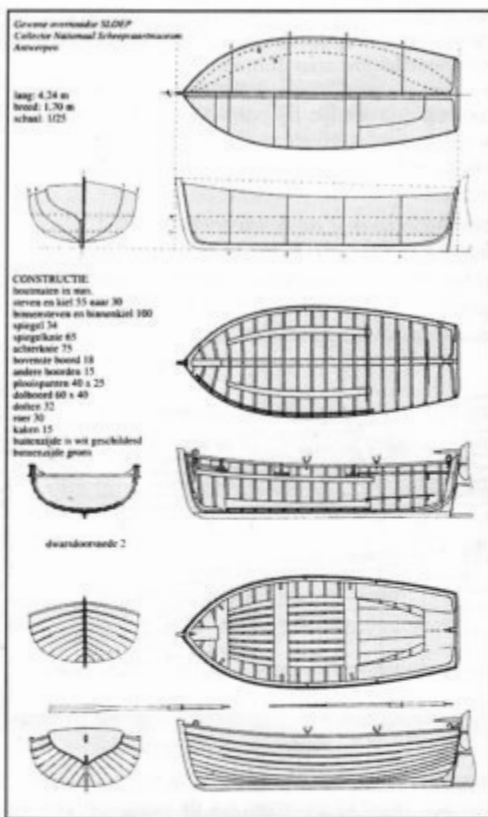
Barkas van de Duitse rijksmarine, 1920.

Reddingsboten

Zij waren overnaads gebouwd om een blijvende waterdichtheid te verzekeren. Reeds vóór het midden van de negentiende eeuw werd er geëxperimenteerd met andere bouwmethoden, om een scheepshuid te verkrijgen waar uitdroging geen vat op had. Op raderschepen die passagiers vervoerden, werden bijna algemeen ijzeren reddingsboten gebruikt. Om ze tegen roest te beschermen werden ze in hun geheel gegalvaniseerd en in verband met hun bestemming als reddingsmiddel voorzien van luchtdichte kasten gevuld met kurk, zodat ze bij omslaan bleven drijven. Een andere revolutionaire methode was de diagonaalbouw. Het grote voordeel van deze methode was, naast de waterdichtheid, de homogeniteit van de romp, zodat inhouten en wegering weggelaten konden worden, dat gaf tevens binnen meer ruimte. Het grote nadeel was echter, de moeilijk uit te voeren en kostbare re-

paraties bij averij. Daarom is de methode hoofdzakelijk beperkt gebleven tot de categorie van de reddingsboten. Men heeft bij wijze van experiment op deze manier ook barkassen en scheepssloepen gebouwd, maar de schade aan de romp die onvermijdelijk voorkomt bij de behandeling van deze zware tuigen, die regelmatig in en uit het water gehaald moeten worden, maakte het onderhoud te duur, zelfs voor de marine. Sedert het verschijnen van de epoxyharsen is de toepassing van de diagonaalbouw veel algemener geworden.

De methode was revolutionair omdat zowel de constructie als de bouwwijze zelf heel ongewoon waren. Aan de hand van de tekening werd een mal van de gehele romp gemaakt, samengesteld uit dwarsdoorsneden en sentlatten, kiel en stevens. Vreemd maar praktisch was het omgekeerd opstellen van de romp. Voor de beplanking gebruikt men hout dat voldoende dun is, zodat het met de hand kan worden gebogen. De epoxyhars vult alle



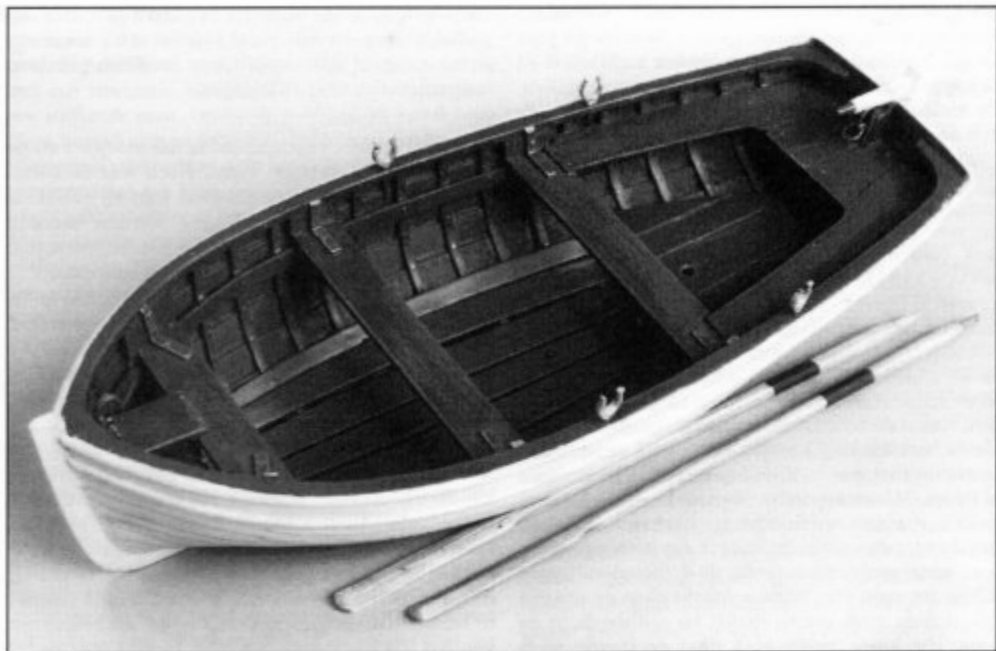
Opmeting en tekening M. Kaah.

spleten en oneffenheden op, dringt gedeeltelijk in het hout en vormt na uitharding een geheel. Een ander voordeel van de hars is, dat het hout volledig van water en zuurstof geïsoleerd blijft en niet kan rotten. Toen echter moesten de planken op zichzelf een bepaalde sterkte hebben. Men waagde het niet ze te dun te nemen. Om ze op moeilijke plaatsen in de vorm te buigen was men verplicht op de vertrouwde methode, het vuur, een beroep te doen. Was de eerste laag gelegd, dan maakte men de buitenzijde glad en bracht daarop, naargelang het soort van werk, een dikke laag verf, lijnolie of teer aan, spande er doek overheen, een neteldoek voor licht werk, katoendoek voor het zware, en smeerde het nogmaals met hetzelfde produkt in, tot het doek verzadigd was.

Terwijl alles nog goed nat was, plaatste men er de volgende houtlaag kruislings over. Voor elke houtlaag die er bijkwam, volgde men hetzelfde procédé. De planken werden onderling verbonden, ofwel door middel van spijkers, schroeven, klinknagels of doorweven met bronsdraad. De diagonaalbouw nam veel tijd in beslag en was dus prijzig, maar ze leverde wel een romp met een waterdichte huid. Voor boten die niet jaar in, jaar uit in het water bleven, hielden ze het vele jaren met goed resultaat vol.

Scherp voorschip

De negentiende eeuw bracht eveneens veranderingen in de vorm van de scheepsbotten. De tamelijk stompe voorboeg, die niet alleen bij de zware boten voorkwam, maakte plaats voor een scherpe voorboeg, die het mogelijk maakte om zonder veel problemen al de gangen recht op de steven te laten landen. Dat misschien hierdoor de overnaadse bouwwijze van de huid bij de lichte boten werd gestimuleerd zou een argument kunnen zijn. Een ronde voorboeg met daarbij nog holle lijnen van onder is natuurlijk ook dicht te krijgen met gangen die naar de steven lopen, maar dan moet men in de kop gebruik maken van korte stukken en liefst nog met planken van een kromme boom om de bocht op te vangen. Het levert echter beter werk op als men de planken rechtdoor en uit een stuk kan maken van voor tot achter. De scheepssloepen verloren hun opsmuk zoals houtsnijwerk en verguldsel. De vorm van de barkas veranderde op het ogenblik dat zware ankers op een efficiëntere manier, aan boord van het moederschip zelf behandeld konden worden. Dit ging samen met het ontstaan van motorvermogen voor de aandrijving, eerst stoom en later verbrandingsmotoren. De grote schepen waren niet meer afhankelijk van hun ankers om te verhalen. Door de verandering, of noem het de modernisering van de oorlogsvoering, had de barkas als bijkomende wapeneenheid ook afgedaan. Tot welke vormen dit heeft geleid kan men merken aan de lijnentekening van een barkas van de Duitse rijksmarine van voor de jaren twintig. Met haar licht V-vormig vlak, haar scherpe waterlijnen en sterk hartvormige spiegel zou ze in de eeuwen daarvoor beschouwd zijn als een sloep. Ze was 14 meter lang en 3,60 m breed, een verhouding van 3,8 op 1. Deze soort had zijn oorspronkelijke func-



Model gemaakt naar de opmeting M. Kaak.

tie volkomen verloren en deed enkel dienst in de opleiding en training van toekomstige matrozen en officieren.

Kleine sloepen of jollen

Tot nu toe hebben we weinig aandacht besteed aan de scheepsbotten van kleinere schepen, zoals kustvissers, slepers, loodsbotten, douaneboten en zo meer. Dergelijke schepen hadden maar één sloep aan boord. Op het ene schip werd ze veelvuldig gebruikt en met zorg onderhouden, terwijl ze op een ander min of meer beschouwd werd als object behorend tot de inventaris, maar waarnaar verder niet werd omgekeken. Alles hing een beetje af van de omstandigheden, de toegankelijkheid tot de haven, de voorzieningen om aan te leggen en niet in het minst de taak van het schip zelf. Als we ze beoordelen naar de maatstaven voor de grote schepen zouden we de sloep eigenlijk een jol moeten noemen. De bemanning van de schepen noemde haar altijd, hoe klein ze ook was; de boot. We zullen er twee van nabij bekijken. Ze dateren beide uit de eerste

half van de 20ste eeuw, en zijn interessant omdat ze beschouwd mogen worden als het sluitstuk uit de lange geschiedenis van de houten scheepsbotten, ook omdat ze nog tastbaar aanwezig zijn. Nemen we als eerste voorbeeld de kleine, klassieke sloep van het motorschip „Scheldewacht” van de dienst van het Zeewezen te Antwerpen. Zij slijt nu haar dagen onder het afdak van het openluchtmuseum naast het Steen. Zij is ontstaan op de tekentafel van een scheepsarchitect. Omdat de oorspronkelijke tekeningen niet meer bestaan, is er een opmeting en een tekening van gemaakt. Zoals bijna alle sloepen is het een elegante verschijning, mooi rond in de kimmen, tamelijk diep voor de zeewaardigheid, een hartvormige spiegel die boven het water staat en een goede zeeg zonder overdrijving. De voorboeg is scherp en de scheg S- vormig en overplankt. Met een lengte van 4,24 m en een breedte binnen de huid van 1,62 m is de verhouding 2,6 op 1; breed genoeg maar noodzakelijk bij deze lengte.

Constructief zit ze volgens de regels van het vak in elkaar. De voorsteven en de kiel bestaan uit twee

delen. De binnensteven, de binnenkiel en twee robuuste knieën, die breder zijn dan de buitenste delen geven een goede aanslag om het zandboord en de koppen van de andere boorden op vast te maken. De kielbalk neemt naar achter in dikte af, samen met de onderkant van de achtersteven. Het roertje volgt dezelfde tijd en is onder dunner dan boven. De kop van het roer is gedubbeld met de roerkaken. Deze maken het mogelijk in de schacht van het roer een vierkant gat te maken voor de helmstok. Negen smalle, elkaar overlappende boorden dekken aan elke zijde de romp. Deze smalle huidgangen zijn in harmonie met de moderne vorm van de romp. De met stoom gebogen spanten lopen in één lengte van de ene naar de andere kant. Waar de knik in het midden te scherp wordt tegen de voor- en achtersteven, bestaan ze uit twee stukken. Naast de binnenkiel, waar de spanten de twee eerste boorden niet kunnen raken zijn vulstukken geplaatst met een halfond gat om het water door te laten. Massieve dolboorden dekken de koppen van de spanten af. Knieën versterken de hoeken aan de voorsteven en de spiegel. De doftwegers die een tiental centimeters onder de dolboorden liggen, reiken tot even voorbij de achterbanken en dragen drie doften, twee om te roeien en een derde in de neus. Het korte, brede stuk naar de steven geeft een goede versterking en voorziet in een plechtje. De achterkant is afgewerkt met een rondlopende bank voor roerganger en passagiers. Onder deze bank bevindt zich een platte vloer, onder de doften ligt hij rechtstreeks op de spanten tussen vaste wegers en is aan de vorm van de romp aangepast. De riemen zijn goed uitgebalanceerd. De grootste diameter valt naast de handgrepen. Op de plaats waar ze in de dofters liggen, zijn ze bekleed met leer. Een dikke ring begrenst de bovenzijde en verhindert het doorschuiven. De stevige kaken met de ringen aan de bovenkant van de stevens zijn bestemd voor de takels, die dienen om de sloep in en uit het water te brengen. Omdat bij deze manoeuvre de overlappende planken van de huid aan uitsteeksels konden blijven hangen, wat averij tot gevolg had of erger de sloep gewoon kon doen kapseizen, werden onder twee of drie van de bovenste gangen kwartronde latten aangebracht.

Dubbele stuurlijsten aan de bovenste boorden voltooien de afwerking. Het groen aan de binnenzijde, maar bijzonder het smetteloze wit van de buitenhuid laten zien dat het een sloep is die verzorging heeft gevraagd. Desondanks voerde ze een ac-

tief bestaan, want ze werd dagelijks gebruikt om manschappen en materiaal van het schip naar een ander schip of naar moeilijk te bereiken plaatsen langs de rivier over te brengen.

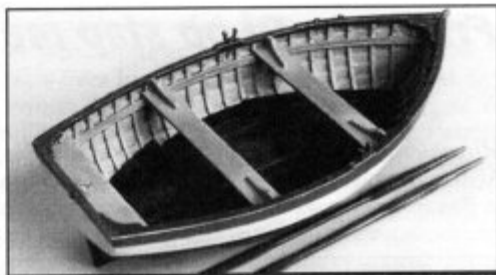
Een heel andere scheepsboot is het sloepje van de Zeebrugse motorvisser "Tony". Noch wat de vorm, noch wat de afwerking aangaat kan zij naast de vorige staan. Haar afmetingen werden bepaald door de zeer beperkte plaats op het kleine schip, waar een groot deel van de ruimte aan boord in beslag werd genomen door het stuurkot, het grote deklicht boven de motorkamer, de opening van het ruim, de zeefinstallatie en de kookketel voor de garnaal. Veel plaats om met het grote treilnet te werken bleef er bijgevolg niet over. De scheepsboot, hoe klein ook, was een noodzakelijk kwaad. Hij vond een onderkomen achter de bezaanmast, op de rooster boven het kwadrant van het roer. Vandaar zijn zeer gedrongen uiterlijk. Hij is kort, overdreven breed, voller in de kimmen dan de vorige sloep en hoog van boord. Als de grote breedte niet direkt opvalt bij het bekijken van de tekening is er nog de lengte-breedte verhouding van 2.1 op 1 om het te benadrukken. Een notedop in de letterlijke zin van het woord. De mening van Mossel over de jol kan niet beter van toepassing gebracht worden dan in dit geval. Men moet geen kenner zijn om te begrijpen dat een dergelijke sloep bij enige zee hobbelt maar niet vooruit gaat. In de haven bij



De motorvisser G. 176 vaart de havengeul van Oostende uit. De boot staat opgesteld achter de bezaan boven het kwadrant van het roer. Verzameling R. Borrey. Oostende;

onderhoudswerken aan het schip zal ze zeker haar nut hebben bewezen. Maar op zee kon ze niet veel uitrichten. Ze bleef dan ook hoofdzakelijk in haar stoel staan. Haar aanwezigheid aan boord was een symbool van vertrouwen. Ze gaf de opvarenden het gevoel, dat in geval van nood er toch iets was waar men kon naar grijpen.

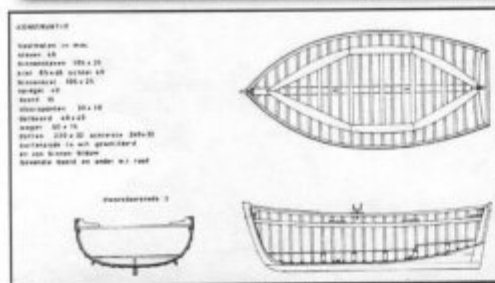
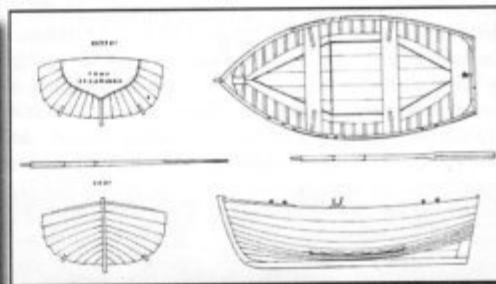
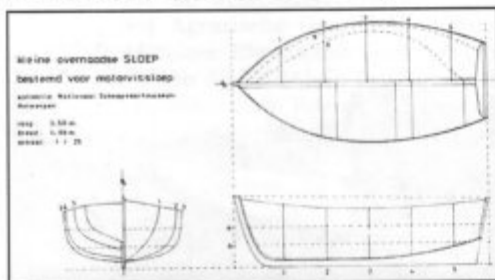
De constructie is zeer eenvoudig en niet bepaald een hoogstandje van bootbouwkunst. Ondanks haar stoer uitzicht is alles aan de lichte kant, de sterven, de kiel, de huid en zeker de binnensterven en het zaathout. Om het geheel toch de nodige weerbaarheid te geven staan de spanten dichter tegen elkaar dan naar gewoonte. De massieve dolboorden, met de knieën en de lange doftwegers, die van voor tot achter doorlopen zijn meer dan noodzakelijk. Er liggen maar twee doften op en een smalle stuurbank. Enkel achter de voorste doft zijn roeijzers voorzien. Over de hele lengte ligt een vlakke vloer uit drie delen op enkele latten die zo dun zijn dat zij in het midden een steuntje behoeven. Aan de zijkanalen sluiten nagelvaste planken de panelen in. Van voor is het dolboord verhoogd met een duimse lat, die bijna tot aan de eerste doft rijkt. Op deze lat aan bakboordzijde en achter op het dolboord aan dezelfde kant staan een stel ogen. Niemand kon vertellen wat daarvan de bedoeling is geweest. De buitenzijde van de



Model gebouwd naar opmeting M. Kaak.

romp is kaal, zonder schuurlijsten of kwartronde latten onder de overlappende planken. Een roer ontbreekt eveneens. Wel aanwezig zijn kimlatten met handgrepen, om eventuele drenkelingen een houvast te bieden als de sloep kapseist. Kimlatten zijn steeds aanwezig op reddingsboten.

Voor de schildering zijn nogal wat kleuren gebruikt. De vloer en het gedeelte daaronder is zwart, het binnenwerk boven de vloer blauw. Buiten op de romp zijn de bovenste boorden rood geschilderd en vormen een band die zich op dezelfde hoogte boven de spiegel voorziet. Het gedeelte tussen de band en de waterlijn is wit, de rest daaronder bruin. Het geheel is niet onaardig om zien.



Informatie en geraadpleegde werken

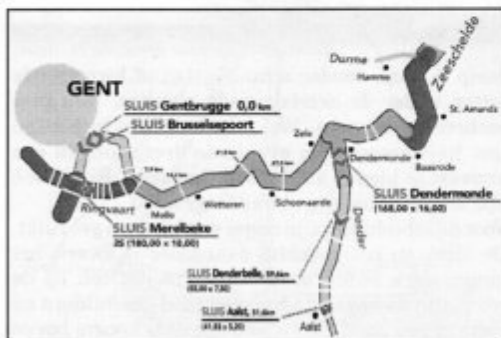
- Nicolaas Witsen, *Aloude en Hedendaagse Scheeps-Bouw en-Bestier*.
- Carel Allard, *Algemene en verbeterde Hollantsche Scheeps-bouw*.
- Jean Baudriot, *Le vaisseau de 74 canons, 2ème partie*.
- G.P.J. Mossel, *Handleiding tot de kennis van het schip*.
- Brix Bootbau.
- Van Loon, *Handleiding tot de burgerlijke scheepsbouw*.
- M. Seghers en R. De Bock, *De laatste vissersschepen van de Vlaamse kust*.
- 2 sloepen uit de collectie van het Nationaal scheepvaartmuseum van Antwerpen.
- Gesprekken met R. Borrey en J. Dedrie - Oostende.

Opmeting en tekening van M. Kaak.

Frisse In-Di op stap met oude Alyv!

Tekst en foto's van Erik De Quick

Misschien zijn er leden van deze vereniging die het bestaan van Alyv niet eens vermoeden. Alyv is een oud binnenschip van zowat 40 m lang, type spits. Het schip werd in 1938 gebouwd te Baasrode en werd aangekocht om als museumschip te dienen in het gerestaureerde droogdok van het museum in Baasrode.



Plan www.binnenvaart-waterwegenkaarten.

De spits is gebouwd in geklonken staal en beschikt over een prachtig en volledig authentiek interieur om duimen en vingers van af te likken. De teakhouten binnenaafwerking brengt je terug in de woelige jaren dertig. Mooie klassieke scheepsdeurtjes en kleine handgemaakte glasramen in art nouveau stijl en vooral de schouwmantel uit massieve bruine marmer, maken van de woonruimte een uniek museumstuk en herinneren aan het schippersleven van toen. In de twee sobere maar prachtig afgewerkte alkoven (eigenlijk kleine slaapkamertjes) staan een redelijk hoge twijfelbaar, een nachtkastje, een hoog smal kleerkastje, een boekenrekje en een spiegel. Het zijn de enige plaatsen waar een kapstok te vinden is...De vensters aan beide boorden zijn aan de buitenkant beschermd door schuifluiken, die met een ijzeren nagel en splitpen afgesloten worden. In de kajuit kunnen een paar ramen naar binnen opengedraaid worden om de kamer te verluchten. In de slaapkamers (kooien dus) kunnen zowel de vierkante zijramen als de ronde patrijspoortjes met uitzicht op de luiken van de laadruimte, opengezet worden. Kortom, het is een uniek schip dat vrijwel intact bewaard is gebleven en zeker waard is om tentoongesteld te worden. De restauratie van de

roef zal wel wat werk en inspanning vergen en de romp dient hoognodig behandeld te worden tegen roest. Ook het roer is dringend aan restauratie toe en ik vraag me af of er nog wel smeden te vinden zijn die zulk een stukje vakmanschap tot een goed einde kunnen brengen. De 50 Pk motor heeft in geen 20 jaar meer gedraaid, want zolang ligt het schip reeds te vervallen in een dok van de haven van Gent...Gelukkig is aan het verval een halt toe geroepen en komt daar nu verandering in, want het schip wordt nieuw leven ingeblazen en krijgt de eer om terug over de wateren te mogen varen waar het zo lang heeft gevaren: de Schelde en de Dender. Het museum van Baasrode heeft namelijk besloten om de spits ALYV over water van Gent



Alyv aangemeerd aan de Meulestedekaai.

naar Aalst te brengen, in afwachting van de verhuis naar Baasrode. Deze hachelijke onderneming vond plaats op vrijdag en zaterdag 14 en 15 juli. Omer De Haeck, schipper van de sleepboot "IN-DI" en ikzelf - Jan Dedroog noemde mij bij het vertrek schipper van de spits Alyv, maar dat is teveel eer... - klaarden de klus.

Het werd een prachtige en zeer leerrijke tocht waarbij veel werd gesproken over het leven op het water, scheepstypes, waterwegen en waterbeheer, maar ook over familiegeschiedenissen en de kleine dingen des levens. Op de tocht heb ik Omer leren kennen als een bekwaam en ervaren schipper die in alle omstandigheden rustig blijft en toch beschikt over de nodige dosis humor om de dagen rond te komen, een levensgenieter die leeft van en op het water, iemand die openbloeit op het water en geniet van de prachtige dingen rond hem. Maar ook een man met een hart voor dieren, want de relatie die hij heeft met zijn rode papegaai "Gust" is op zijn



In-Di duwt Alyv.

minst uitzonderlijk te noemen. Gust is eigenlijk de vaste meevarende scheepsmaat die nogal wat aandacht vraagt en altijd opnieuw met nieuwe fratsen aandraaft. Je kan er een gezellige babbel mee slaan, hem mee laten eten en drinken, maar telkens vind Gust wel een moment dat hij je kan uitlachen met zijn smalende, grijnzende lachgeluid dat hij met zijn papegaaienbek produceert... Maar Gust kan ook "kebbeke" roepen als hij aandacht wil. Gust gaat op tijd slapen en staat vroeg op en dat zal je geweten hebben...

Het begon allemaal met een klein bericht op mijn antwoordapparaat dat ik woensdagavond laat nog beluisterde : " ...Of ik geïnteresseerd was om het

schip mee te helpen overbrengen van Gent naar Aalst..." klonk de stem van Jan Annemans. Op vrijdag 13.00 uur monster ik aan op de Alyv en word er verwelkomd door Jan Dedroog en Omer. Door omstandigheden zijn er geen andere kostgangers opgedaagd en zal ik alleen de klus moeten klaren als scheepsmaat van Omer... De smalle gangboord zonder zeereling lijkt me niet zo veilig, maar is toch breed genoeg om er van voorplecht naar achterdek te lopen, alleen even oppassen voor de bolders. Vooraan en achteraan net genoeg ruimte om aan de bolders te kunnen werken en meertouwen op te schieten. Ik begin wat orde te scheppen op voor- en achterdek en maak ruimte in de stuurhut. Dan schiet ik de meertouwen op en leg ze klaar voor gebruik. Omer legt de IN-DI net achter de ALYV. De sleper duwt met zijn sterke voorsteven tegen de kont van de spits, iets aan de stuurboordkant van het roer. We maken de stalen spankabels vast aan de achterste bolders en zetten ze strak met de lieren van de IN-DI. Tegen 15.00 uur varen we af, richting ringvaart. De schipper geeft me een marifoon, zodat we met elkaar in contact kunnen blijven. Het afmeren verloopt zonder problemen en schip en sleper gedragen zich volgens het boekje. Traag varen we Dok Noord van het Handelsdok uit. Er staat een blakende zon en de bewolking is 0%, wind: nihil; het wordt een hete dag om te werken dus, maar gelukkig heb ik wat drank mee in een koelbox en heeft de schipper net voor het vertrek zijn ijskast gevuld met een goede voorraad drank. We bekijken samen de papieren van de spits en ontdekken dat ALYV eigenlijk de afkorting is van de naam van de vorige eigenaars: Albert en Yvonne. Dat is zoals bij mijn schip zegt Omer: "Ik heb mijn schip IN-DI genoemd naar mijn kinderen



Woonruimte Alyv.





Bunkeren aan de Meulestedebrug.

Inge en Dirk". We verlaten de oude dokken van Gent Dampoort en varen onder de Muidebrug en de spoorwegbrug van lijn 58 richting nieuwe voorhaven. De naam "Muide" is al in gebruik sinds de 13de eeuw. De benaming zou 'monding' of 'samenloop' betekenen en verwijst naar de complexe loop van de verscheidene Leie-armen die het gebied ten noorden van Gent doorkruisten, vooraleer het rivierenet gekanaliseerd werd. Net voorbij de Meulestedebrug meren we rond 16.00 uur aan de Wondelgemkaai af. De tocht verloopt als een fluitje van een cent en van zodra we aangemeerd zijn komt Jan Dedroog ons tegemoet op de kaai om te informeren hoe de tocht is verlopen. "Vanavond ben je alleen op het schip" zegt Omer nadat we aangemeerd zijn. "Je kan wat TV kijken, als je hem aan de praat krijgt...Ik zal tegen 21.00 uur terug zijn.". Ik probeer de TV af te stellen, maar het lukt me niet en als Gust (de knalrode papegaai) mij begint uit te lachen ga ik maar een eindje wandelen in die godvergeten buurt... Er valt werkelijk niets te beleven daar. Dan maar de spits opruimen en het dek schrobben. Vooral het gangboord kan een goede beurt gebruiken. Nadat ik ongeveer 50 emmers water over het dek heb gespoeld (die ik zelf eerst uit het dok heb moeten putten...) en het dek een beetje toonbaar heb geschrobd, lijkt het me welletjes en hoog tijd voor een verdiende rust. In ontbloot bovenlijf lig ik op het kajuitdek te genieten van de zon. Zaaaaaailig! Moet ik er nu echt bij zeggen dat ik ook een frisse pint bij de hand heb?...Tegen de avond wordt het wat frisser en na een kort avondwandelingetje besluit ik Gust wat gezelschap te houden. Omer stapt om 21.00 uur de kajuit van de sleper binnen. Nadat ik hem diets heb gemaakt dat de TV niet aan de praat te krijgen

is besluiten we de avond af te ronden met een paar frisse pinten en een gezellige babbel, waarbij Gust niet nalaat om zijn zeg te doen. Om 22.00 uur kruipt Gust in zijn kooi (letterlijk en figuurlijk dan) en legt zich als een baby'tje te slapen. Geruime tijd en vele pinten later kruipen we zelf ook in onze kooi.

Halfzeven is het als ik het geluid van een te luid afgestelde wekker hoor. "Dat is Gust" zegt Omer. Blijkbaar kan die vogel geluiden van wekkers, telefoons, Gam's imiteren zoals de beste en wonder boven wonder staat zijn biologische klok nog juist ook. Omer heeft intussen de vogel los gelaten en de Gust is zo gelukkig als wat. "Kebbeke, kebbeke" klinkt het. Omer heeft koffie gezet en de vogel krijgt zijn portie...uit de tas van schipper. Daarna is Gust niet weg te slaan van Omer zijn schouders. Als even later het bunkerschip komt aanliggen volgt Gust van op Omer zijn schouder alles wat er gebeurt. We tanken vol en slaan olie in. Na een tasje koffie samen met de schipper van het bunkerschip varen we af richting ringvaart. Omer heeft alles netjes uitgezocht en weet te vertellen dat we op deze manier met het hoge tij en stroom mee de Schelde kunnen afvaren. Iets later varen we de ringvaart op. Aan het begin van de ringvaart krijgen we nog het beeld van een industriezone, maar eens de sluis van Evergem door verandert de ringvaart in een rustig kanaal. We hebben totaal geen problemen om in de sluis te schutten. Alleen moet Omer daar wel wat tijd nemen om de gegevens van de sleper en de spits door te spelen, die dan zoals het hoort in de computer worden ingebracht. Alle papieren zijn in orde en we kunnen verder. Elke brug is anders en we kunnen er altijd netjes onderdoor...Slecht eenmaal moet Omer de stuurhut van zijn sleper laten zakken, want de moderne sleepboten kunnen hun stuurhut laten zakken en stijgen. Ook moderne tankers en containerschepen beschikken over dit snuife. De tocht brengt ons voorbij de watersportbaan en de Leie, voorbij de jachthaven van de VVW en zoveel andere plaatsen die van op het water een heel ander uitzicht hebben. Tegen een uur of tien zien we de wagens in file aanschuiven naar zee. Later zien we ook de file op de R4. Dan toch maar liever met een schip op het water in de open lucht, dan opgesloten zitten in een wagen met deze hitte. Omer meldt ons steeds netjes aan via de marifoon en doet dit ook bij het naderen van gevaarlijke bochten, waar de zichtbaarheid beperkt is. "Indi nadert



sluis Merelbeke, Afvarend" klinkt het dan. "Sluis Merelbeke, aan Indi; vrachtschip Oberon vaart sluis Merelbeke buiten, opvarend..." klinkt het aan de andere kant. We moeten even wachten voor het binnenvaren van de sluis om het buitenvarend Duitse vrachtschip "Oberon" ruimte te geven. Een paar pleziervaarders hebben waarschijnlijk hun marifoon niet beluisterd en proberen ons nog snel voorbij te komen.... Even later zijn we al aan het schutten tussen de pleziervaarders in de sluis van Merelbeke, de poort naar de Boven-Zeeschelde, die een tijrivier is. Vanaf hier wordt het prachtig. Eigenlijk varen we nog eventjes op de ringvaart tot net voor Melle. We varen de levensader van Vlaanderen op (of moet ik zeggen af?). Omer zet de motor in een lagere snelheid: "Nu maken we gebruik van de stroming en laten we de motor wat minder werken" zegt hij. Hierdoor worden we minder gestoord door het lawaai van de motor en kunnen we nog meer genieten van het landschap.

De Schelde is hier vrij smal en volledig begroeid aan beide oevers. Het valt mij op dat het water hier niet zo vuil is en dat er overal veel watervogels zitten: eenden, ganzen, witte en zwarte zwanen, meerkoeten, waterkiekens, meeuwen Rietkragen die de lage glooiende oevers bedekken en verwilderde bomen met laag boven het water hangende takken, maken van dit stukje Schelde een streling voor het oog. Het valt mij op dat je op de hoger gelegen oevers meestal bewoning vindt. De lage oevers die met dijken beschermd zijn tegen overstromingen zijn daarentegen dicht begroeid. De vaargeul is hier tamelijk smal, maar wordt geleidelijk aan breder naarmate we Dendermonde naderen. Ontspannen maar oplettend volgen we de kronkelende Scheldeloop. In de bochten merk je goed de afkalvende werking van het stromende water en zie je de verzanding waardoor de oevers soms op kleine stranden lijken. Fietzers, wandelaars en vissers groeten ons vrolijk van op de wal. We varen Kwatrecht voorbij waar zowaar een echt vliegtuig op de wal staat dat dienst doet als restaurant. We varen door het centrum van Wetteren met zijn steile kaaimuren waar je niet mag aanmeren, de scherpe Scheldemeander tussen Wichelen en Uitbergen. Gewoonweg overdonderend is het landschap hier. Ik maak mij de bedenking dat de Schelde hier enorm breed zou zijn indien hier geen dijken zouden staan. De lager gelegen gebieden zouden bij hoogtij altijd onder water staan. Net voor Appels naderen

we de wijk "Hoogte" en het is duidelijk te merken waarom dit gebied zo heet. Het hoogteverschil met de andere oever haalt gemakkelijk 5 meter. Tussen de bewoonde dorpskernen in kijk je op de prachtige tuinen van de rijkeluisvilla's, die her en der verspreid gebouwd zijn en waarvan wij ons afvragen of die wel allemaal vergund zijn? De IN-DI duwt de spits voorbij Appels waar ooit een vermeend boegbeeld van een vikingsschip in de Schelde werd gevonden. Toch goed rondkijken of ik soms geen andere vikingresten ontwaar.... Intussen eten we een paar broodjes en drinken wat. De Gust maakt zo een kabaal dat we hem ook maar wat worst en brood geven. Hij lust zelfs mosterd.... "Zalig toch ..." merkt Omer op "...rustig op ons gemakske op het water, niets anders doen dan genieten van 't zonneke, wat rondkijkenToch veel beter dan op kantoor zitten zeker!". Hij vertelt voluit over zijn avonturen op het water en over het feit dat hij vroeger heeft geholpen bij de bouw van de Deltawerken en Neeltje Jans in Nederland.

We varen de Sluis van Dendermonde binnen. De sluismeester is erg geïnteresseerd in de spits omdat hij met zijn ouders nog op zo een schip heeft gevaren. Hij maakt even tijd vrij en is vereerd dat hij aan boord kan komen. Hij geniet merkkelijk van het houten interieur en kijkt overal rond. "Prachtig schip" zegt hij vol heimwee. Ik vertel hem dat het schip eigendom is van het Scheepvaartmuseum van Baasrode en dat het daar in het gerestaureerde droogdok zal komen te liggen. Hij vindt het een goed idee dat dit schip op deze manier bewaard wordt. "Als het er ligt kom ik zeker kijken in Baasrode!" roept hij nog tot afscheid terwijl we de sluis uitvaren. We varen de



In de sluis.

Dender op, de rivier die in Idegem voorbij komt, het dorp waar ik ben opgegroeid en waar ik trouwens regelmatig schepen uit Baasrode zag aanmeren. De Dender was vroeger één van de meest idyllische rivieren van Vlaanderen, met een trekpad op de oevers en afgezoomd met hoge populieren. Er is heel wat veranderd, het jaagpad is een kleine asfaltweg geworden en op veel plaatsen zijn de populieren geweken voor andere zaken. Maar toch blijft het een aangename rivier om op te varen. De beroepsvaart is er echter dood en de Dender wordt nog slechts gebruikt voor pleziervaart en dat is eraan te merken, want op veel plaatsen ontstaat er verzanding waardoor de diepgang heel beperkt is. Daarom houden we voor alle zekerheid het midden van de vaargeul aan. Veel tijd om te mijmeren is er niet, want Omer weet me te vertellen dat we nu aan ons huzarenstuk komen. "Nu zal je moeten bewijzen dat je kan aanmeren, want met onze sleep meten we ongeveer 55 meter, en we komen aan de sluis van Denderbelle. Hopelijk kunnen we erin" zegt hij. De sluis van Denderbelle is juist 55 meter lang en 7,5 meter breed. Dat wordt spannen, denk ik. De sluis is vrij. Traag varen we binnen. Ik gooi snel een meertouw over een bolder en rem het schip

mee af zodat we niet tegen de sluisdeur botsen. Net voor de sluisdeur komen we tot stilstand. (hoe was dat ook weer, aanmeren dat er een eitje tussen wal en schip kan...). De sluismeester staat vol paniek te roepen dat het niet gaat, dat we niet in de sluis kunnen, dat de sluisdeuren ruimte moeten hebben...maar Omer weet wel beter. We leggen het schip schuin in de sluis, met de boeg in de stuurboordhoek en de achterstevan van de IN-DI in de bakboordhoek, zo is er meer dan voldoende ruimte voor de beweging van de sluisdeuren. Even de meertouwen doorzetten en klaar is kees. Enkele toeschouwers hebben het gebeuren gadegeslagen en zien vol verwondering dat het ons toch is gelukt. Zwetend wacht ik tot de sluisdeuren opengaan. "Het is lang geleden dat er hier nog zo een schip is gepasseerd" zegt iemand en de gesprekken komen op gang. Tijdens een korte technische uitleg over het schip en wat reclame over het museum van Baasrode komt het waterpeil op niveau. Velen hebben heimwee naar de dagen dat onze Vlaamse wateren nog druk bevaren werden door allerlei soorten binnenschepen. Dit was de laatste sluis... Nu naderen we het einde van de tocht: Aalst. "We meren aan voor de brug aan stuurboord, net achter dat partyschip" zegt Omer. Ik maak me klaar voor het laatste manoeuvre. Het is ongeveer 16.00 uur en het is tegen de dertig graden. De zon staat hoog en brandt onze kelen droog. Tussen twee ongelukkig aangemeerde motorbootjes kunnen we nipt aanleggen. De museumspits ALYV wordt stevig vastgelegd, want hij zal hier een tijdje moeten blijven liggen. De volgende tocht voert hem naar zijn geboorteplaats, Baasrode. Ik hoop nu al dat ik ook daar kan bij zijn...

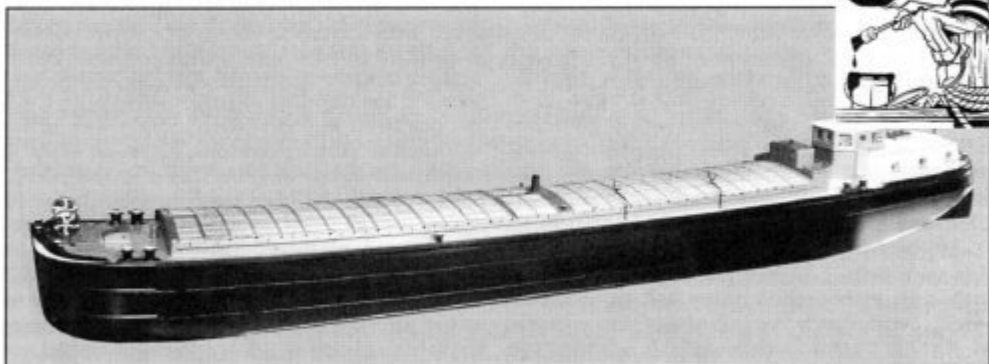
We maken schoon schip op de ALYV en de IN-DI, sluiten de schepen goed af, laden de wagen van Omer in en begeven ons naar de jachthaven waar we de sleutels van de spits in depot geven. Na een paar goed onderkoelde Duvels kunnen we naar huis. Zwetend, moe, maar voldaan rijden we richting Gent, waar Omer mij bij mijn wagen afzet. In stilte nemen we voorlopig afscheid van de ALYV en van elkaar. Zelfs de levenslustige Gust is er stil van geworden. Het gevoel schipper te zijn van een historisch vaartuig op zijn laatste tocht grijpt je aan. Je neemt afscheid van het schip alsof je afscheid neemt van een dierbare die je verliest.... Maar gelukkig sterft dit schip niet, maar zal het in volle glorie herleven.



Interieur Alyv, de prachtige trap.



De modelbouwafdeling



De spits van Paul is bijna klaar en zal daarna tentoongesteld worden in het museum.

De modelbouwafdeling draait op volle toeren. Dat resulteerde begin oktober 2006 in de "Stapelloop" van drie modellen. Twee daarvan uit de reeks "Verdwenen scheepstypes", de kleinste maar zeker niet de minst belangrijke modellen.

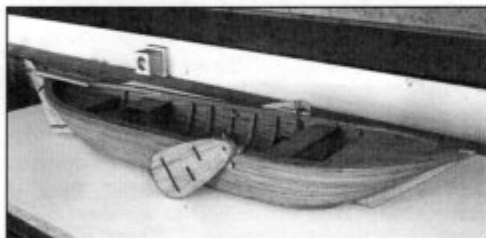
Op de foto zien we het model van de 18de eeuwse schippersboot die Kurt heeft gebouwd, net voor de voltooiing. Enkel een buiting, het beslag, twee riemen en het kleuren moeten toen nog aangebracht. Het eemermodel van Koen is afgebeeld vooraleer het zo typische "eemertuig" was aangebracht. Nu prijkt het reeds in al zijn glorie in de toonkast.

Een model, letterlijk buiten categorie, is de torpedo-spits van Paul, op de foto bijna gereed voor de tewaterlating... Het model heeft ondertussen wel zijn boordlichten, naamplaat, hoorn en het nodige keuken-gerei gekregen en is nu te bewonderen achteraan in de galerij.

Eindelijk beschikt het museum over een model dat zijn weerga niet heeft, waarschijnlijk niet in gans België.

Een dikke proficiat en oprechte dank aan deze drie bouwers. Onze dank ook aan de andere bouwers die naarstig werken. tenslotte moeten we ook volgende jaar reden hebben om te feesten... Felicitaties voor de ganse ploeg!

Jan Annemans



De eemer van Koen moet nog enkel getuigd worden.



De schippersboot van Kurt nadert zijn voltooiing.



Baasroodse scheepswerven in 18e-eeuwse documenten

Een gunstige wind heeft 15 originele documenten uit Sint-Ursmarus Baasrode uit de periode 1770-1790 doen opwarrelen en uiteindelijk in de brievenbus van onze penningmeester, Pieter D'Hollander, terecht doen komen. Wij kennen de naam van de milde schenker niet maar zijn er hem daarom niet minder dankbaar voor. Temeer omdat in de meeste documenten rechtstreeks naar 'zaeten' ofte scheepstimmerwerven of althans onrechtstreeks naar de eigenaars van scheepswerven in Baasrode verwezen wordt. In bijna alle documenten komt de naam De Landtsheer voor (soms zelfs via meerdere leden van de familie) alsook de naam Van Damme.

De documenten bevatten geen ophefmakende nieuwigheden in verband met de houten scheepsbouw. Ze zijn echter vooral interessant in die zin dat ze duidelijk maken dat de activiteiten van de 'zaeten' van De Landtsheer en Van Damme waarschijnlijk nog veel groter, intenser en uitgebreider waren dan wij tot op heden al vermoedden.

Wegens de omvang van het geheel zullen we de uitgeschreven originele teksten, gevolgd door korte samenvattingen, in dit en de komende nummers van 'Boven Water' publiceren. Zij vormen immers niet alleen een interessante bijdrage tot de geschiedenis van de scheepsbouw in Baasrode maar zullen, omwille van de vele namen van kopers of verkopers van huizen en gronden en van de ambtenaren die daarbij betrokken waren, ook een bijzonder rijke informatiebron voor de heemkundigen uit de regio vormen. Voor alle interessante commentaren op deze documenten houdt het Scheepvaartmuseum Baasrode vzw zich ten zeerste aanbevolen en dankt het reeds bij voorbaat. (Yvan Verbraeck)



Akte van 1790

Ovaalvormige gekroonde stempel met daarin een leeuw en de vermelding Flandriae 1790 met zijdelings daarop gestempeld 'vier' en 'st'



In de linkerbovenhoek :

S regré ten register van de wettelijke (daeten) ter greffie der heerlijkheid van Ste ursmarus Baesrode berustende fg^o 12vs^{et} seq.

Rechts van de stempel : Danneels**In de marge:**

«Le tout bien considéré, inclinant favorablement à la demande du suppléant, laissons: tant en vertu de son bien être, qu'en faveur du commerce: accordé, comme nous lui accordons par les présentes la permission ci requise le tout sans préjudice de nos droits. Fait à Bruxelles en notre Hôtel ce 20 janvier 1790: en foi de quoi notre signature: duc de Bournonville.»

Pagina 1

«Aen sijne Excellentie den hertogh van Bournonville, Grave van houlefort, van Conteville, van haresquerque, van hupelande ende van flegnies, Marquis van Sart, Baron van Capres, heere der vrijarde van Lembeke (onderstreept) ende der heerlijkheden van Ste Ursmarus Baesrode, Erfachtigheden Grooten van Spagnien der Eerste Classe Xa Xa

Supplierende verthoond reverendelijck Sieur jan frans Van Damme inseten ende coopman binnen de prochie van Baesrode dat hij”

Pagina 2

“Cooper bedeghen is van den schoonen huysse en de schip timmersaete verkocht bij de weduwe ende hoirs van Sieur francis Van Praet Mitsgaeders Ghestaen ende geleghen in den dorpe van het voornde Baesrode ende alsoo den voorschreven huysse en de timmersaete aen hem Suppliant niet en can dienen als tot het doen van sijne commerschap in graenen, Zaad, Sinck, Steen et Xa ende dat hij daer toe noodig heeft het houden van aubergie ende herberghe omme met proffijt sijne commerschap te vervoorderen gelijk alle andere coopliden van den platte lande ende wel naementlijck degene op de Riviere de Schelde woonende, sijn doende dogh alsoo daer toe gerequireert word het () consent ende permissie , is doorsaecke van Supplianten Recours tot Sijne Excellentie voornoemt,”

Pagina 3

“De Selve seer ootmoedelijck biddende Gelieven Ghedient te wesen , geconsidereert de Redenen voorschreven, aen den suppléant het houden van aubergie ende herberghe in den voornoemden sijnen gecochten huysse te accorderen alsmede van aldaer voor Enseigne uyt te steken de waepens van Sijne voorne Excellentie ofte sulckdaenighe andere als sal worden geordonneert, mitsgaeders te consenteren dat danof de Registratie sal ghedaen worden ter Greffie van de voorschreve Sijne Excellentie

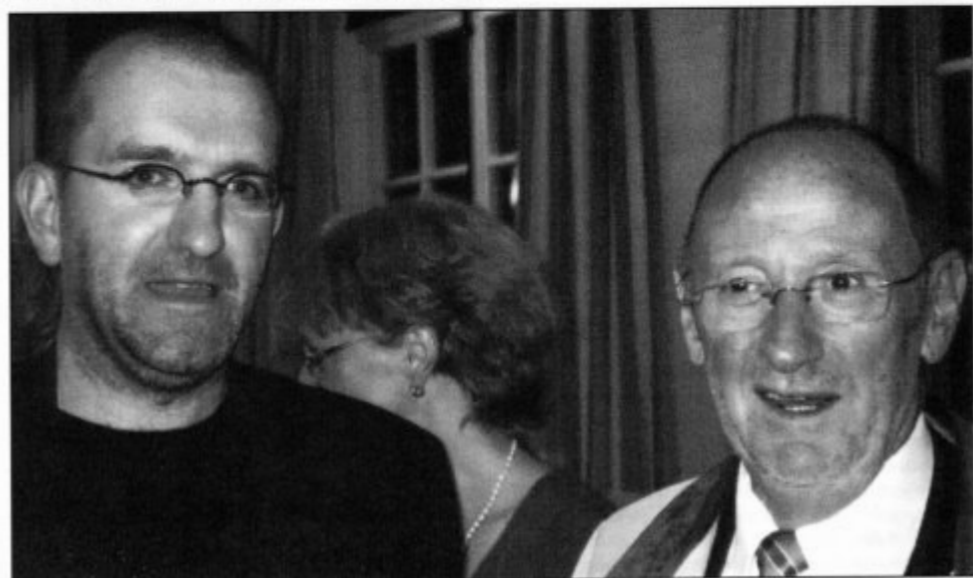
Bij De Gratie

Jan franciscus van Damme”

In een handgeschreven relatief eigentijdse commentaar van een onbekende die bij deze acte gevoegd is staat o.a.

“Dit zal dan wel 's Heeren Wapen zijn met uitweg naar de Schelde. Hoogstwaarschijnlijk is het weduwe Jan Frans Van Praet, geboren Catharina Blavier, welke verkoopt aan Jan Frans Van Damme. Jan Frans Van Damme, geboren 12/2/1719, verder onbekend, echtgenoot van Rooms Maria, gestorven 21/2/1805.”

Yves Segers door provincie Oost-Vlaanderen als historicus gelauwerd



Van links naar rechts: Yves Segers, dr. in de Geschiedenis en de Oost-Vlaamse bestendig afgevaardigde Van Der Meiren, foto Yvan Verbrack.

Op 22 mei mocht Yves Segers uit handen van de Oost-Vlaamse provinciegouverneur André Denijs en van gedeputeerde voor Cultuur, Jean-Pierre Van Der Meiren, de 'Prijz voor geschiedenis van de provincie Oost-Vlaanderen 2005' in ontvangst nemen. Dat zal de leden en sympathisanten van het Scheepvaartmuseum Baasrode vzw des te meer genoegen doen daar zij Yves reeds lang kennen als een van de vurige verdedigers van ons scheepvaartmuseum. Als eindejaarsstudent geschiedenis aan de Rijksuniversiteit van Gent schreef Yves Segers in het academiejaar 1992-1993 de toen reeds in academische kringen niet ongemerkt voorbijgegane licentiaatthesis '150 jaar scheepsbouwrijverheid te Baasrode. De werven Van Praet en Van Damme (van het einde van de 18e eeuw tot 1914'. In deze twee dikke delen stelde hij het eerste echt wetenschappelijke onderzoek naar de scheepsbouw in Baasrode in het algemeen en naar de activiteiten op de werven van de twee voornoemde scheepsbouwers in het bijzonder voor.

Nog in de tijd toen de museumsite met volledige verdwijning bedreigd werd vatte hij in 1994 het resultaat van dat onderzoek in een vlot geschreven en rijk geïllustreerd boekje onder de titel 'De laatste scheepswerf van Baasrode' samen.

Een steile, stijlvolle carrière

De op 17 juli 1970 in Dendermonde geboren Yves Segers bleef echter niet stilzitten. Een jaar na het behalen van zijn titel van licentiaat in de geschiedenis behaalde hij ook het diploma in de gespecialiseerde studies archivistiek en hedendaags documentbeheer. In 2002 promoveerde



hij aan de KULeuven tot doctor in de geschiedenis op het proefschrift 'Economische groei en levensstandaard. De ontwikkeling van de private consumptie en het voedselverbruik in België 1800-1913'. Het is dit intussen bij de Universitaire Pers Leuven gepubliceerde boek, dat door de jury van de Prijs voor geschiedenis van de Provincie Oost-Vlaanderen (bestaande uit prof. dr. Thérèse de Hemptinne, prof. dr. Jan Roegiers, prof. em. dr. Chris Vandenbroeke, prof. dr. Patricia Van den Eeckhout en prof. dr. Eric Vanhaute) met superlatieven overladen en meteen reeds als een standaardwerk betiteld werd. Het boek, dat onderzoekt hoe in die periode het inkomens- en etenspatroon van de Belgen zich wijzigde, wordt geprezen omwille van zijn evenwichtigheid. De auteur probeert inderdaad de talloze misopvattingen en vooral overdrijvingen, in zowel goede als slechte zin, die daaromtrent in bepaalde socio-economische kringen opgeld maken, uit de weg te ruimen. Dat doet hij door op grond van uiterst minutieus statistisch maar ook ander bronnenonderzoek tot een veel realistischer beeld te komen dan datgene waartoe de historici tot op heden gekomen waren. Zijn aanpak wordt gedurfd maar steeds verantwoord genoemd en zijn manier van werken wordt als een voorbeeld voor toekomstige historici, zowel in eigen land als daarbuiten, geprezen.

Rijkgepulde publicatielijst

De Oost-Vlaamse provinciale Prijs Geschiedenis vormt het voorlopige hoogtepunt in de carrière van Yves Segers, die van 1994 tot 1997 verbonden was aan het KADOC in Leuven als medewerker van een project rond familie- en religieuze geschiedenis. Tijdens de daaropvolgende vier jaar was hij wetenschappelijk medewerker aan het Centrum voor Economische Studiën van het Departement Economie van de KUL, waar hij analyses maakte van de particuliere consumptie in België en de industrialisatie en economische groei in Vlaams-Brabant bestudeerde.

In 2001 werd hij wetenschappelijk coördinator en in 2005 directeur van het Interfacultair centrum voor Agrarische Geschiedenis van de Leuvense Universiteit. Sedert oktober 2003 is hij ook professor Eigentijdse Geschiedenis verbonden aan het Departement Economie en management van de EHSAL in Brussel. In 2004 redigeerde hij samen met prof. dr. Leen Van Molle het overzichtswerk 'Boeren in België, 1750-2000' en publiceerde hij bijdragen in binnen- en buitenlandse tijdschriften, waaronder 'Appetite', 'The European Review of Economic History', 'Food & History', 'The Journal of European Economic History' en 'Histoire & Mesure'.

Yves Segers is tevens lid van de stuurgroep van de FWO-onderzoeksgemeenschap Comparable Rural History of the North Sea Area.

Het Scheepvaartmuseum Baasrode vzw wenst Yves Segers geluk met de Prijs voor Geschiedenis van de Provincie Oost-Vlaanderen en hoopt dat dit niet alleen de aanzet moge vormen voor nog vele andere nationale en internationale onderscheidingen maar ook dat hij zich, zoals voorheen, verder voor het Scheepvaartmuseum zal blijven inzetten.

Yvan Verbraeck



Van links naar rechts: Gerda Cardon, Martine De Velder, Jan Annemans en Yves Segers, foto Yvan Verbraeck.

De botter van Baasrode

Toelichting op het lijnenplan voor het project van de replica

Tekst en illustraties Maurice Kaak



Het project betreffende de bouw van een echte palingbotter bracht de noodzaak van een goed bouwplan aan het licht. Dit heeft geleid tot een dieper onderzoek van alle beschikbare gegevens. De eerdere bouwervaring van een groot model, dat nu in het museum opgesteld staat, een heronderzoek van de twee modellen van Welvis, een scheepsbouwer uit de stal van de Scheepswerf Van Damme en bijzonder de foto uit de laat 19^e eeuw van een botter in aanbouw uit het 'Archief Van Damme', dat in het Nationaal Scheepvaartmuseum van Antwerpen bewaard wordt en waar voorheen veel te weinig aandacht aan geschonken was, hebben de kenmerken van de Baasroodse botter in de kijker gezet. De botter voor het project zal 16 meter lang worden. Koopbotters waren nu eenmaal groter dan visbotters.

De botter is eigenlijk een schip van vreemde oorsprong, overgewaaid uit de omgeving van de vroegere Zuiderzee. Het is een rasecht vissersschip. De handelsbetrekkingen van sommige Baasrodenaars met de Noordelijke Provincies hebben zonder twijfel geleid tot de invoering van dit schip in onze contreien. De loonboeken van de Scheepswerf Van Damme uit de eerste helft van de 19^e eeuw laten weten, dat een Baasroodse palinghandelaar toen al beschikte over een schokker, een scheepstype uit dezelfde noordelijke regio. Hij kwam regelmatig op de werf voor onderhoud.

Niet veel later worden de eerste bidders vernoemd. Deze schepen waren waarschijnlijk tweedehands en werden op de werf verbouwd tot koopbotters voor het vervoer van levende paling. Zij hebben model gestaan voor de nieuwbouw van andere bidders. Hoeveel er ooit zijn gebouwd is niet na te gaan, maar dat ze zijn gebouwd is een vaststaand feit.

Omdat elke bouwheer zijn eigen stempel op het werk drukt, zijn eigen constructiemethoden volgt en bovendien het schip aan zijn nieuwe bestemming aangepast wordt, kan het niet anders of er ontstaan afwijkingen. Om het onderscheid duidelijk te zien is het nuttig de verschillen eens dik in de verf te zetten.

Het zijprofiel van de romp geeft al bij de eerste oogopslag een andere zeeglijn te zien. De kop is iets minder hoog dan bij de visbotter en het achterschip meer opgetrokken. De voorsteven staat steiler, terwijl de stevenpunt naar boven wipt, een schoonheidskenmerk van bijna alle Vlaamse schepen. Een hoger achterschip mag dan voor een visser zeer onpractisch zijn, voor een transportschip betekent het een verbetering van de zeewaardigheid. Het diepste punt van het vlak ligt bij de visbotter net onder de mast, onmiddellijk daarachter begint een uitgesproken opbuiging, die mede met de waterinhoud van de bun en weinig reserve-deplacement, zorgt voor stuurlast, hetgeen het vissersschip ten goede komt. Het achterste vlakdeel van de Baasroodse botter is voller, het loopt achter de mast zelfs nog een eind horizontaal verder en begint pas in het midden van de bun te stijgen. Bekijkt men een Baasroodse botter van boven, dan ziet men een tamelijk evenwichtige ellipsvorm, zowel aan de buitenzijde ter hoogte van de berghouten, waar zich de grootste breedte bevindt, als op het vlak. Aan het schot van het vooronder, achter de mast is hij op zijn breedst. Vanaf dit punt begint hij naar voor en naar achter te vernauwen. De grootste breedte binnen de huid is ongeveer gelijk aan de lengte over de stevens, gedeeld door het getal 3,3. Deze regel geldt voor zowat alle bidders. Op de visbidders ligt deze breedte echter een stuk vóór de mast en is als gevolg daarvan verantwoordelijk voor een stompe voorboeg.

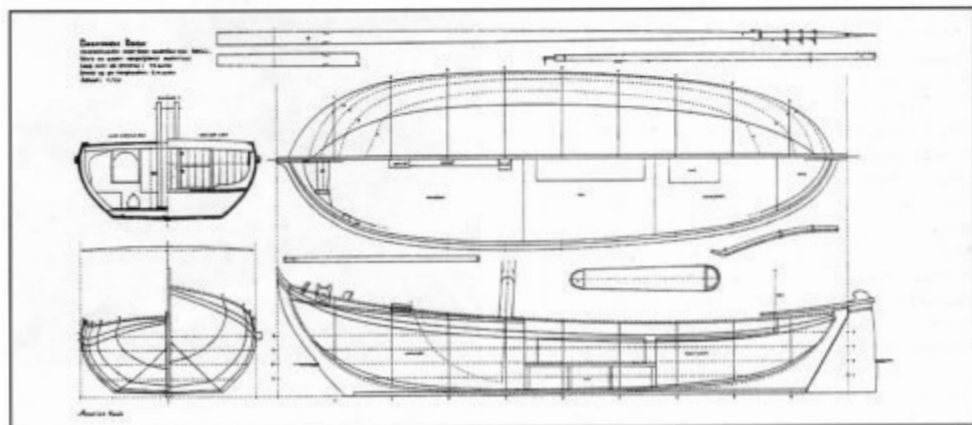
Enkele attributen helpen eveneens de Baasrodenaar gemakkelijk te identificeren. De ankerrol komt daarvoor als eerste in aanmerking. Hij is uitgevoerd zoals op een binnenschip. De nokken draaien in dikke, rechtopstaande platen, de koppen genoemd, die in de zijden worden



geschraagd door knieën. Hij verschilt daarmee grondig van de originele uitvoering. Vóór de bouw van de spoorbrug over de Schelde te Temse waren alle botters uitgerust met een steekmast. Sedertdien is deze vervangen door een strijkende mast. Omdat de mastvoet tot in het ruim komt, bevindt zich op de plecht vóór de mast een lang gat. Wanneer de mast rechtop staat, is het afgedekt met een luik. Het grenst aan een klein deklicht met twee klappen. De plecht reikt tot achter de mast. Het voorschot van de lange bun, bestaande uit vier compartimenten, grenst direct aan het vooronder, het achterschot aan een ondiep achteronder. Het achteronder heeft een vast dek en watert tamelijk laag af langs spuigaten onder de berghouten. Tijdens het zeilen of slepen met zwaar weer, moesten deze spuigaten dichtgestopt worden om geen water binnenboord te krijgen. Boven de bun, ter hoogte van het dek en de keel van de bun kan een wegering van losse planken en dragers aangebracht worden. De zijkanten van de keel staan loodrecht. Op de Nederlandse visbotters hellen ze naar binnen. Over de volledige lengte van het schip zijn aan beide zijden alle koppen van de inhouten en dekenpoten afgedekt door brede lijfhouten of dollenboorden en is het overblijvende hout binnenboord, dat nog zichtbaar is, afgedekt met een beschieting. Van de zware ribben is bijgevolg niets te zien. De eigenaars van de koopbotters verzorgden hun schepen zorgvuldiger dan de vissers. Terwijl de vissers voor het onderhoud de voorkeur gaven aan houtteer voor het gehele schip, beperkten zij het gebruik van teer tot het onderwater gedeelte. Boven water verkozen ze lak. Het berghout werd zwart geschilderd en boven en onder afgeboord met witte lijnen. Op het achterschip en het roer kwam een aflijning, zoals dat te zien was op vele binnenschepen. Omdat de

aanwezigheid van een motor tegenwoordig een eis is voor elk varende zeilschip, zal één compartiment van de bun opgeofferd moeten worden voor het scheppen van de nodige motorruimte en zal het achterdek hierdoor evenveel verlengd worden.

Constructief bestaan er eveneens verschillen. Zij zitten echter verborgen in de romp. Voor de volledigheid is het nochtans nodig er enkele te noemen. De Baasroodse botter is gebouwd op een horizontaal liggende kielbalk, waarop zowel vooraan als achteraan, een lange scheg aangebracht is, als vulhout tussen de stevens en het vlak. Bij de visbotters ligt alleen het voorste deel van de kielbalk horizontaal en buigt hij achter de mastvoet, samen met het vlak opwaarts. De scheg is bijgevolg onder de kiel bevestigd. Een andere afwijkende constructie is te zien op de foto van de in opbouw zijnde botter op de scheepswerf van Ceasar Van Damme. Daar de plank onder het berghout nog niet aangebracht is, zijn de houten binnen het schip zichtbaar. Vanaf het hellende voorhout tot tegen het schot van de bun telt men een twintigtal stuks. Het grote aantal kan alleen te maken hebben met het feit dat men de bovenarm van de knieën langer maakte, zodat het werkelijk aantal inhouten halveert. De grote lengte van de botter en het gebruik van minder zwaar hout, kunnen de overblijvende tien stuks rechtvaardigen. Het constructieplan van een grote kwak van ongeveer 15,50 meter laat maar zeven inhouten zien. Hoe klein het aantal nieuwgebouwde botters te Baasrode ook geweest mag zijn, de opgesomde afwijkingen laten toe te spreken over een kleine zijtak van het Nederlandse bottertype.



Museum kreeg kleine 'Stille Waters'-veerboot van Ronny Van Hemelrijk cadeau



De 'Frederique' op zijn laatste tocht van Sint-Amands naar het Scheepvaartmuseum Baasrode met aan boord Ronny en Frederique van Hemelrijk en Jan Annemans.

Op 24 mei heeft de Sint-Amandse veerman en BV, Ronny Van Hemelrijk, de man die Antje De Boeck als Jana in de TV-serie 'Stille Waters' het varen heeft geleerd, in de bar van ons museum plechtig de akte van schenking van zijn reserveveerboot 'Frederique' ondertekend.

Het gaat om een prachtige aanwinst, die een hele geschiedenis achter de rug heeft. Boven Water is naar die geschiedenis op zoek gegaan en vond daarbij het volgende:

In 1951 besloot Marcel Van den Broeck een gemotoriseerde veerdienst tussen Weert en Hamme-Driegoten in te leggen. Met het oog daarop liet hij in Tielrode op de toenmalige scheepswerf N.V. De Nieuwe Scheepswerven De Durme, vanaf 1928 uitgebaat door voormalig burgemeester Achiel Heyman, een geklonken veerboot bouwen. Marcel Van den Broeck heeft zelf nooit met die boot gevaren maar gebruik gemaakt van de diensten van Paul Cappaert. In 1960 stopte Marcel Van den Broeck, in de aanloop naar de volgende aanbesteding, de uitbating van het veer met die boot, die toen blijkbaar 'Scaldis' heette.

Frans Depauw, jong landbouwer uit Weert, getrouwd met Irma Bruggeman, zag in die veerdienst de baan van zijn toekomst en hij heeft hem inderdaad niet minder dan 24 jaar, van 1960 tot 1984, uitgebaat. Een 5-tal jaar vóór hij ermee

stopte liet hij de Listermotor totaal reviseren.

Met Frans Depauw aan het stuurwiel voer de veerboot onder de naam 'Chris'.

Bij de volgende verpachting werd het veer toegekend aan E. Meys, die 7 jaar later stierf. Ook hij voer niet zelf maar zette een schipper aan boord. Om de termijn van de op het ogenblik van zijn overlijden nog lopende pacht te overbruggen werd de firma De Brandt uit Baasrode, die instond voor het onderhoud van de rivieren, tijdelijk aangesteld.

Bij de volgende verpachting ging het veer naar de h. Daemen, die er gedurende 4 jaar Johnny Illegheems op liet varen, de man die nu nog steeds met zijn echtgenote (een schipperin uit Willebroek) de veerdienst tussen Hamme-Driegoten en Weert verzekert.

Intussen was Daemen in faling gegaan en de boot werd verkocht aan het bedrijf Heyen.

Die verkocht hem later aan de zoon van garage-uitbater Dielis in Bornem. Toen die bij een tragisch ongeval op een jacht om het leven kwam heeft Ronny Van Hemelrijk, de veerman van Sint-Amands, hem gekocht. De boot werd 'Frederique' gedoopt, naar de zoon van Ronny.

Na de voor november/december geplande oplevering van de nieuwe veerpont zou veerman Ronny Van Hemelrijk over drie reserveboten beschikt hebben: één voor het veer tussen Mariekerke en



De Sint-Amandse veerman, Ronny Van Hemelrijk en voorzitter Jan Annemans tijdens de ondertekening van de schenkingsakte van de veerboot 'Frederique'



De familie Johny Illegheims-Lauwers, die thans nog altijd de veerdienst tussen Hamme-Driegoten en Weert verzorgt, heeft een aantal jaren met de 'Frederique' gevaren.

Moerzeke-Kastel, dat hij eveneens pacht, en twee in Sint-Amands, wat dan wel van het goede teveel zou zijn. En zo besloot Ronny, om de 'Frederique' niet verloren te laten gaan en om de naam van zijn zoon, die er trouwens peter van is, te vereeuwigen, deze reserveboot aan het Baasroodse scheepvaartmuseum te schenken.

Het bootje is niet alleen interessant omdat het op een werf in het naburige Tielrode gebouwd werd, die intussen al een paar decennia verdwenen is, maar ook en niet in het minst omdat het zelf in de VRT-reeks 'Stille Waters' dienst gedaan heeft

als "de veerboot waarmee veerman Marcel in het dorpje Rooiendijk de Schelde overstak en waarmee hij één van de twee kinderen vond die toen in deze serie verdronken."

Met de 'Frederique' verleende Ronny ook nog assistentie bij de berging van het Franse binnenschip 'OK Nice' dat in 2005 in de Schelde zonk ter hoogte van het café 'Zates' in Branst-Bornem, na eerst tegen de steiger van Weert gevaren te zijn.

Het Scheepvaartmuseum Baasrode vzw dankt veerman Ronny Van Hemelrijk van harte voor deze fijne schenking die de collectie in belangrijke mate komt verrijken. (Yvan Verbraeck)



Frans en Irma Depauw-Bruggeman hebben jaren met de 'Frederique', die toen nog 'Chris' heette, overgevaren.

Kleine berichtjes



Her-inwijding 'Vrouwe Nele'

Op zaterdag 19 augustus, met zomerweer, werd de 'Vrouwe Nele' her-ingewijd in Willebroek-Noord door E.H.J. Suykens, in bijzijn van de heer minister Kris Peeters, Jos De Wael, eigenaar van het schip, zij zoon Bert en vele toeschouwers.



Museumnieuws

Scheepvaartmuseum Baasrode
St. Ursmarusstraat 137 - B-9200 Baasrode

- Voorzitter: *Jan Annemans*
- Ondervoorzitter: *Stefan Verheyen*
- Penningmeester: *Pieter D'Hollander - ontslag op 19/9/2006*
- Public Relations/Secretaris: *Jan Dedroog*
- Collectieverantwoordelijke: *Jelle Annemans*
- Bestuursleden :
 - *Mike Van Der Stappen / Paul de Leenheer, P.R. voor Nederland*
 - *Fons Daelemans*

e-mailadres: **info@scheepvaartmuseumbaasrode.be** → **NIEUW!**
Website: **www.dendermonde.be**

Correspondentieadres: **Scheepvaartmuseum Baasrode**
Sint-Ursmarusstraat 137
9200 Baasrode

Telefoon: + 32 (0) 52.33.34.26
Rekeningnummer: 001-1371338-28

Openingsuren: elke zaterdag van 14.00 tot 18.00 uur
Van april tot oktober ook op zondag van 14.00 tot 18.00 uur

Belangrijke oproep

Indien u over een e-mailadres beschikt en de correspondentie van het Scheepvaartmuseum Baasrode graag langs elektronische weg ontvangt, stuur dan een mailtje naar: **info@scheepvaartmuseumbaasrode.be**

Kleine berichtjes



Tewaterlating van D'n Bruinen

De hengst D'n Bruinen werd zaterdag 9 september op de CNR-werf te Ruppelmonde te water gelaten in bijzijn van veel bezoekers.
We wensen hem goede vaart.



Zeilen met een oude Tjalk



Aan de kaai

Op 9, 10 en 11 juni hebben 16 enthousiaste museumleden deelgenomen aan het zeilweekend op de Oosterschelde.

Op vrijdagavond rond 18 uur kwamen de toekomstige 'dekmatrozen' met pak en zak aan boord van de 'SCALDIS' een paviljoentjalk uit de vorige eeuw.

De eerste kennismaking met het schip en de schipper was zeer positief – het zag er allemaal zeer solide uit – we konden op ons beide oren slapen.

Nadat iedereen zijn plaats aan boord had gevonden kon er al aan tafel gegaan worden ; een stevige 'goulash' met de nodige 'doorspoelmiddelen' legden de hongerige maagden (lees : magen) het zwijgen op !

De avond werd afgerond in een gezellige sfeer. Jan PR was jarig en haalde zijn trekzak boven (met de nodige drankjes erbij) en weldra klonken de matrozenliederen over de haven van Zierikzee.

Op zaterdagmorgen was het vertrek voorzien om 9.00. uur –we moesten rekening houden met het tij. Veel tijd om te ontbijten was er niet maar al varende ging dat ook.

De weergoden waren ons gunstig gezind en eenmaal buiten het kanaal van Zierikzee gingen de zeilen omhoog. Een rustige zomerwind blies ons naar de Zeelandbrug – nog altijd één van de mooiste (sierlijk en indrukwekkend) bouwwerken van Nederland.

Het was rustig varen met een kleine vier Beaufort en dus kon voorzitter Jan 'les' geven over de boeien en de vaarwaters'.

Rond één uur lagen we te wachten voor de sluis van Bruinisse – net op tijd om een stokbroodje te verorberen. Op het Grevelingenmeer was het heel rustig. Onze schipper kon zelfs een demonstratie geven hoe er met een 'nat zeil' of 'een waterzeil' moest gevaren worden.

Rond vijf uur lagen we op de steiger aan de ingang van Brouwershaven – een leuk stadje dat uitnodigde voor een wandeling.

Na het avondmaal werd er weeral gefeest. Eric De Quick en zijn echtgenote vierden hun huwelijksverjaardag en trakteerden met 'vikingbier' (heel lekker).

Het was een grijze zondagmorgen toen we vertrokken maar weldra was het zonnetje weer van de partij. De weg terug verliep even voorspoedig als de heenreis en nu 'moesten' we van Jan knopen leren leggen – soms een hilarische bedoening.

Onze schipper had het goed berekend : om zes uur lagen we terug vast in de haven van Zierikzee.

Een mosselfestijn in 'De Proeverij' was de aangewezen afsluiter voor dit prachtige weekend.

JaDe.



Aan het roer.

Woensdag 23 augustus 2006

HET PROVINCIEBESTUUR NODIGT ALLE BAASRODENAARS EN IEDEREEN DIE MET DE TOEKOMST VAN DE SCHEEPSWERVEN BEGAAN IS UIT OP EEN INFOVERGADERING IN DE HOUTEN LOODS VAN DE WERF VAN DAMME

Wat enkele jaren geleden nog utopie was werd die dag realiteit. Het ontwerp bureau Bailleul uit Gent heeft een project uitgewerkt om van de Baasroodse scheepswerven een 'maritieme museumsite' te maken en nu wordt dit ambitieus 'ontwikkelingsconcept' aan het publiek voorgesteld.

Er waren ongeveer 250 geïnteresseerden aanwezig, waarvan minstens 70% Baasrodenaars.

Ook het schepencollege van Dendermonde was talrijk vertegenwoordigd.

Député Verleyen gaf eerst een kort overzicht van de gebeurtenissen van de laatste twintig jaren. Hij benadrukte het feit dat er veel tijd is overheen gegaan vooraleer er definitieve beslissingen werden genomen maar dat had ook zijn voordeel: op die manier werden er ook geen initiatieven genomen waarvan men later misschien spijt zou krijgen.

Député Van Der Meiren gaf dan zijn visie over de impact van het toekomstige museum op de toeristische en culturele evolutie van de regio. Hij meende ook dat de scheepswerven vandaag de eerste stap hebben gezet naar het begin van een bloeiende provinciale en nationale, misschien zelfs een internationale carrière.



Député Verleyen.



Député Van Der Meiren

Dan kwam de heer Bailleul op het podium en gaf aan de hand van een diaprojectie een klaar en duidelijk overzicht van wat Baasrode 'nog te wachten staat'. We kunnen ons nu reeds goed voorstellen hoe de "Maritieme Erfgoedsite Scheepswerven Baasrode" er in de toekomst zal uitzien.

Daarna konden de aanwezigen vragen stellen en het lag voor de hand dat men direct hoorde: 'men is nu al zolang bezig, hoe lang gaat het nog duren tot die mooie plannen allemaal gerealiseerd zijn?' Député Verleyen antwoordt: "natuurlijk is er nog veel werk aan de winkel en dat alles zal een behoorlijke som geld vragen maar Rome en Parijs zijn ook niet op één dag gebouwd. Alle budgetten zijn momenteel geblokkeerd (gezien de komende verkiezingen) en de nieuwe legislatuur zal daarna moeten beslissen. We mogen wel opnieuw hopen op financiële tussenkomst van Europa."

Een tevreden publiek kon dan genieten van een heerlijk drankje en nog even napraten met de politieke verantwoordelijken over de problemen die nog te overwinnen zijn vooraleer de 'Maritieme Erfgoedsite Scheepswerven Baasrode' een realiteit is.

Jan Dedroog (PR)

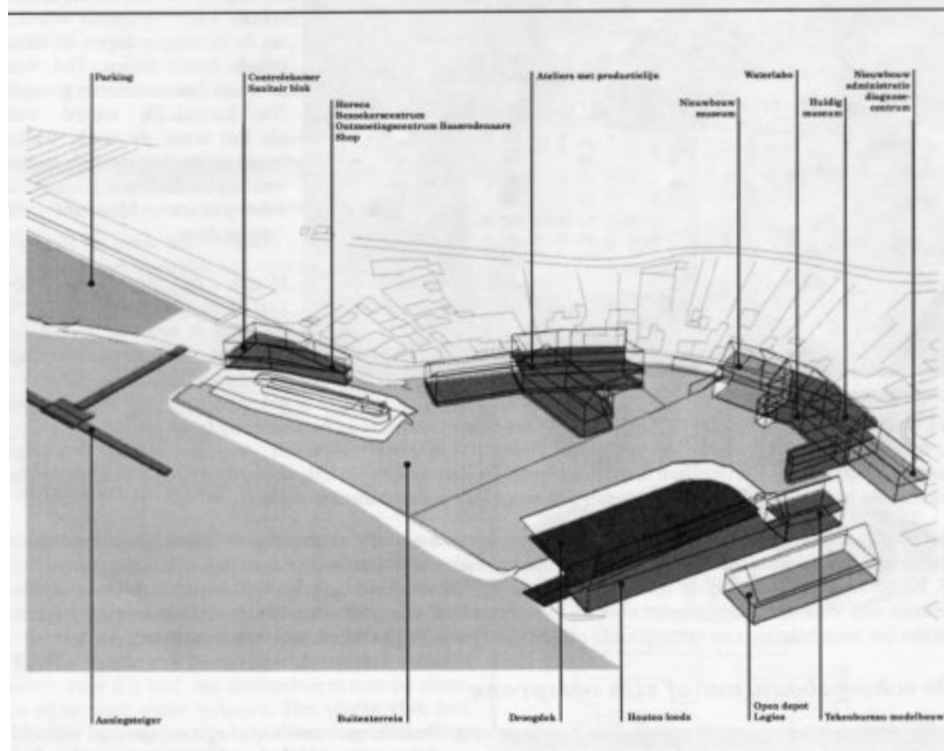




De heer Bailleul.



Zicht op het publiek



Schepen en luiden uit vroeger tijden ...Deel 2

Gesprekken met Willem Karel Versteeg Kenner en modelbouwer van oud-vaderlandse schepen

De ENTOS (1913) en het Nationaal Scheepvaart Museum (1963 ?)

Intussen groeide de belangstelling voor oude schepen ook buiten de sfeer der Delftse Hogeschool, mede dank zij talrijke lezingen, welke ir. Van Konijnenburg in den lande hield. (Uit deze verhoogde maritieme belangstelling werd de gedachte aan de ENTOS, Eerste Nederlandse Tentoonstelling op Scheepvaartgebied) geboren, welke het grote nationale evenement in 1913 werd en van 1 juni tot 1 september ruim 900.000 bezoekers naar de overzijde van het IJ te Amsterdam lokte. Voor die tijd was dit bijzonder veel. Hare Majesteit koningin Wilhelmina bracht in september driemaal een bezoek aan deze tentoonstelling en werd vooral getroffen door de schitterende verzameling scheepsmodellen, welke hier vooral uit particuliere verzamelingen was bijeengebracht.



Scheepvaartmuseum Amsterdam (foto Scheepvaartmuseum).

het aloude Landsmagazijn op het huidige Marine-Etablissement de bestemming te geven, waarvoor het zo uitermate geschikt is, nl. een werkelijk 'Nationaal Maritiem Museum', waarin naast de prachtige verzameling van het particuliere museum aan de De Lairessestraat ook de herinneringen aan onze rijke maritieme historie uit het Rijksmuseum een waardige plaats kunnen vinden.

Het was de heer C. G. Vattier Kraane, die de eerste stoot tot de oprichting van de 'Vereniging Nederlands Historisch Scheepvaartmuseum' gaf en ook haar eerste voorzitter werd.

W. K. Versteeg, die ook bij de inrichting van de ENTOS had meegeholpen, bleek voor de heer Vattier Kraane een waardevolle speurder voor de nieuwe verzameling, waartoe zij tevens samen verscheidene reizen ter bezichtiging van opgespoorde oude modellen, scheepstekeningen e.d. maakten.

De scheepsbouw vanaf zijn oorsprong

Intussen was het grote werk voor ir. Van Konijnenburg "De Scheepsbouw vanaf zijn oorsprong" voltooid. Vrijwel alle tekeningen in dit boek zijn, zoals al opgemerkt oorspronkelijk door Versteeg gemaakt, doch helaas vaak afgedrukt op een te kleine schaal, waardoor dikwijls te veel details verloren gingen.

"Wat jammer dat al dit fraais straks weer verspreid wordt," zei de Koningin tegen de haar begeleidende heren. Het was niet aan dovemansoren gezegd. Dit koninklijk woord was als het ware de vonk, welke inspireerde tot de schepping van het Nederlands Historisch Scheepvaart Museum te Amsterdam.

Mogen de Amsterdammers van thans tonen, dat deze vonk nog niet is geblust, en straks, wanneer de IJ-tunnelplannen tot uitvoering komen, de unieke gelegenheid worden benut om



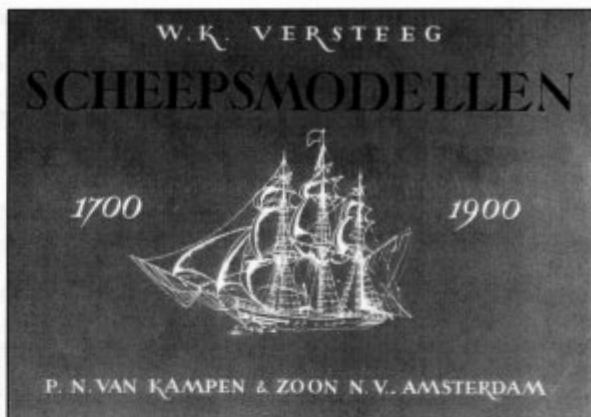
Het manuscript, geschreven in het fraaie handschrift van Van Konijnenburg, met de tekeningen van W. K. Versteeg, zoals deze op groter schaal voor het boek waren vervaardigd, werd bewaard in een fraai gebeeldhouwde tafel met opklapbare vakken. De tafel werd door Van Konijnenburg aan de Technische Hogeschool te Delft geschonken en aanvankelijk in het voornoemde museumzaaltje bewaard. Het schrijven van dit boek geschiedde grotendeels in de avond- en de nachtelijke uren, waarbij Versteeg Van Konijnenburg ter zijde stond in zijn studeerkamer. De voornaamste bronnen waren Nicolaas Witsen ⁽¹⁾, C. van Yk ⁽²⁾, C. Groenewegen ⁽³⁾ en de eigen opmetingen van Versteeg. Het boek zelf werd ten slotte in Brussel gedrukt en aldaar uitgegeven in vier talen: Nederlands, Frans, Duits en Engels.

Dit is de reden, dat van dit thans zeldzame werk in België meer exemplaren te vinden zijn dan in Nederland.

Waar hij kon verzamelde Versteeg oude scheepstekeningen, die gelukkig grotendeels hun weg vonden naar de Amsterdamse en Rotterdamse scheepvaartmusea. Een van de belangrijkste verzamelingen van 60 oude scheepstekeningen werd verkregen van de heer J. Gips. Deze tekeningen waren slechts gedeeltelijk afkomstig van de werf Gips te Dordrecht. De meeste scheepsplannen stamden van de uit de 17de eeuw daterende werf van Jan Schouten ⁽⁴⁾, welke werf in de malaisietijd rond 1850 ten onderging, alsook van de eertijds vermaarde Rotterdamse werf van Kortland.

Het waren vooral deze werven, die talrijke Nederlandse oorlogs- en koopvaardijsschepen bouwden en tevens in het bezit waren van tekeningen van Engelse en Franse schepen daterend van ± 1750 tot 1810.

Het is aan het speurwerk van de heer Versteeg te danken, dat deze belangrijke verzameling behouden bleef en aan het Nederlands-Historisch Scheepvaart Museum te Amsterdam werd afgestaan.



Scheepsmoedellen - W.K. Versteeg, herdruk 1972, Amsterdam

Loopbaan W. K. Versteeg hij de Rijkswaterstaat

Men zou met dat al de indruk kunnen krijgen, dat de heer Versteeg als ambtenaar van de Rijkswaterstaat maar een soort 'pretbaan' had en al reizend en tekenend 10 jaar lang op 's Rijks kosten de Westkust van Europa onveilig maakte. Deze indruk is echter geheel onjuist.

Begin 1903 voer de 23-jarige Willem Karel ter visserij met de Pernisser sloep P.R. 2 van de Rederij Speelman. Schipper was Janus Noordzij, een zeer christelijk man.

Gelukkig voor Versteeg was hij in 1904 niet van de partij, want in dat jaar sloeg dit scheepje op de Doggersbank in een zware storm over de kop en verging het met man en muis.

Een Pernisser sloep geleek in model op een kleine logger, doch haar tuigage kwam overeen met de oude Vlissinger loodsschoeners - de grote achtermast met flinke steng en de kleinere voormast zonder steng. De Pernisser of Middelharnissersloep was de ijzeren opvolgster van de bezaanschuit, waarvan een model, geschonken door de reder Speelman, in het Rotterdamse Museum Prins Hendrik aanwezig is. Er werd met de beug (lijn met haken) gevist op kabeljauw en schelvis, die als verse vis in kistjes te IJmuiden op de markt werd gebracht.

Toen Versteeg in 1902 een vaste aanstelling kreeg als opzichter (tegenwoordig technisch ambtenaar) bij de Waterstaat, was zijn chef, ir. E. van Konijnenburg, belast met de voltooiing van de scheiding van Maas en Waal (1883-1904). Uit de door Van Konijnenburg over dit grote werk geschreven brochure 'De scheiding van Maas en Waal' blijkt, dat de hierin opgenomen tekeningen alweer van de hand waren van W. K. Versteeg. Hij heeft dan ook heel wat dagen met landmetersinstrumentarium in wei en water van West-Brabant en Zuid-Holland doorgebracht.

Naar Limburg voor de Maaskanalise

Wij weten nog wel - dank zij de dichter Tollens - dat Maas en Waal eertijds bij het kasteel 'Loevesteyn' samenvloeiden en wel door de Andelse Maas, welke echter bij de scheiding van Maas en Waal van een sluis werd voorzien.

Dit samenvloeien van de Maas geschiedt sindsdien via Bergse Maas en Amer met het Hollands Diep bij Lage Zwaluwe.

De heer Versteeg herinnert zich echter nog, hoe het gele Maaswater en het groene Waalwater een scheidingsstreep te zien gaven, die van Loevesteyn tot Gorcum duidelijk te onderkennen was.

Het oorspronkelijk idee van deze scheiding van Maas en Waal dateert overigens reeds van 1823, toen luitenant-generaal baron Krayenhof een desbetreffend voorstel deed.

Na de voltooiing van deze scheiding ging ir. Van Konijnenburg over naar de Maaskanalise en hij nam natuurlijk zijn trouwe opzichter en kundige tekenaar mee naar Roermond en Maastricht. Tijdens de mobilisatie droeg Versteeg als landstormer 's konings rok, doch hij bleef in Brabant en Limburg, waar hij vele connecties kreeg, waarvan de innigste hem voor het leven bond aan een Limburgse schone.

Toen in 1916 een drietal torpedoboten onder commando van luit. ter zee eerste klas F. J. Witteveen een bezoek bracht aan Maastricht, trad Versteeg op als loods op de Maas. Van de toen opgerichte afdeling der KNV 'Onze Vloot' was W. K. Versteeg de eerste penningmeester.

In 1917 nam hij, na 20 jaar dienst, zijn ontslag bij de Rijkswaterstaat. Er bestond toen nog geen regeling voor 'uitgesteld pensioen', waardoor zijn goede diensten aan het land zelfs nu nog onbeloond blijven.

wordt vervolgd...

¹¹ Nicolaas Witsen: *Aloude en hedendaagse Scheepbouw en bestier* — 1671

¹² C. van Yk: *De Nederlandse scheepbouwkonst opgericht* — 1697

¹³ G. Groenewegen: *Verscheidene soorten Hollandse vaartuigen*

¹⁴ *Het aantekenboek van de scheepbouwmeester J. Schouten (bevindt zich in het Gemeentearchief te Dordrecht)*



Maastricht - torpedoboot - W.O. I. Versteeg kijkt naar de fotograaf, rechts naast hem een marineofficier en man met hoge hoed.



